

初音ミクGTプロジェクト

10th Anniversary Official Fan Book

初音ミク10年の軌跡

2017年に、発売から10周年を迎えた初音ミク。そんな彼女が歩んできた10年の歴史、バーチャル・シンガーとして残してきた足跡を、主要なイベントや出来事と共に振り返っていこう。

2007.08.31
『VOCALOID2 初音ミク』発売
「初音ミク」最初のソフトウェアがクリプトン・フューチャー・メディア株式会社(以降「クリプトン」)から発売。

12.03
「piapro（ピアプロ）」開設
クリプトンが、投稿・コラボサイト「piapro」を開設。クリエイター同士がコラボレーションして新たなコンテンツを生み出す活動を推進した。

2008.03.31
「ねんどろいど 初音ミク」発売
グッドスマイルカンパニーから、デフォルメフィギュア「ねんどろいど 初音ミク」が発売され大ヒット。この年以降、初音ミクのキャラクターグッズが続々と登場する。

2009.08.31
「ミクフェス'09（夏）」開催
東京・STUDIO COASTにて、初音ミクのライブイベントが開催。ステージ上で初めて透過スクリーンを使用したライブが行われる。

2011.07.02
海外で初単独ライブ！
アメリカ・ロサンゼルスで開催されたアニメ・マンガ・日本カルチャーのコンベンション「Anime Expo 2011」で、日本国外初の単独ライブ「MIKUNOPOLIS in Los Angeles」が行われた。

2011.12.16
Google ChromeのCMに起用
Googleが、Webブラウザ Google Chromeの「Google Chromeグローバルキャンペーン」CMに初音ミクを起用。

2013.08.30
『初音ミク「マジカルミライ 2013」』開催
未来へ無限に繋がっていく「初音ミク」の創作文化を体感できるイベント『初音ミク「マジカルミライ」』が横浜アリーナで開催。以降、毎年開催されている。

2014.05.28〜29
世界ツアー「HATSUNE MIKU EXPO」開催
初音ミクの世界ツアー「HATSUNE MIKU EXPO」の第1回目が、インドネシアの首都ジャカルタで開催された。以降、世界7ヵ国20都市で開催されている。

2015.09.04〜06
音楽シーンの殿堂、日本武道館ライブを実現
『初音ミク「マジカルミライ 2015」』において、日本武道館2DAYライブを開催。企画展は科学技術館で3日間にわたって開催された。

2016.08.26
「初音ミクシンフォニー」開催
初音ミクの楽曲を、オーケストラで演奏するコンサートが、東京国際フォーラム・ホールAにて開催される。

2017.03.04
「初音ミク×鼓童 スペシャルライブ」開催
東京・NHKホールで「This is NIPPON プレミアムシアター 初音ミク×鼓童 スペシャルライブ」を東京2020公認プログラムとして実施。伝統文化の和太鼓とのコラボレーションを実現した。

2017.08.31
初音ミク10周年！

10th

歌声合成ソフトウェア、およびそのキャラクターとして2007年に誕生して以来、世界中で反響を起こした初音ミク。本来の用途である音楽制作ソフトウェアとしての役割にとどまらず、さまざまなメディアに多彩なコンテンツを生み出してきた。ここでは、そんな彼女の魅力へと迫っていく。

1 パソコン用音楽制作ソフトウェアとして生まれた「初音ミク」

「初音ミク」とは、歌詞とメロディーを入力して誰でも歌を歌わせることができるパソコン用ソフトウェアのこと。クリプトン・フューチャー・メディア株式会社(以降「クリプトン」)が開発し、2007年に発売された。大勢のクリエイターが「初音ミク」で音楽を作り、インターネット上に投稿したことで一躍ムーブメントとなった。



【DATA】
VOCALOID2 初音ミク
■発売日：2007年8月31日
■価格：16,200円(税込)
■最新版：初音ミク V4X
（2016年8月31日発売）

2 "創作の連鎖"を生み出す初音ミク

初音ミクの人気を支えるひとつは、独自のライセンスにより、一定のルールを守れば誰でも初音ミクを使用できること。創作活動の勢いは日本国内にとどまらず、インターネットを通じて世界的に注目されるキャラクターとして認知された。今ではバーチャル・シンガーとしてゲームやグッズ展開に加え、ライブやCM出演を行うなど多方面で活躍している。





←↑「動画投稿」という新しい文化の流れに乗り、初音ミクは世界からも注目される大きなコンテンツへと成長をしていった。

ピアプロ piaproとは？

http://piapro.jp/



→企業や公的機関からの公募(公式コラボ)も実施しており、ユーザーにとって作品発表のチャンスを得られる場にもなっている。最初のマシンデザインも公式コラボから生まれた。

"創作の連鎖"の受け皿となっているのが、クリプトンが運営する投稿・コラボサイトの『piapro(ピアプロ)』。クリエイター同士が得意な作品を投稿し、コラボレーションすることで新たな作品を生み出すことができる"創造の場"を提供している。

What's HATSUNE MIKU?

初音ミクとは？



ピアプロキャラクターズも登場！

作り手がイメージしやすいようにパッケージにキャラクターを採用したのは、クリプトンが初。『初音ミク』のほかにも『MEIKO』、『KAITO』、『鏡音リン・レン』、『巡音ルカ』が発売されており、クリプトンのキャラクターを総称してピアプロキャラクターズと呼んでいる。

http://piapro.net/



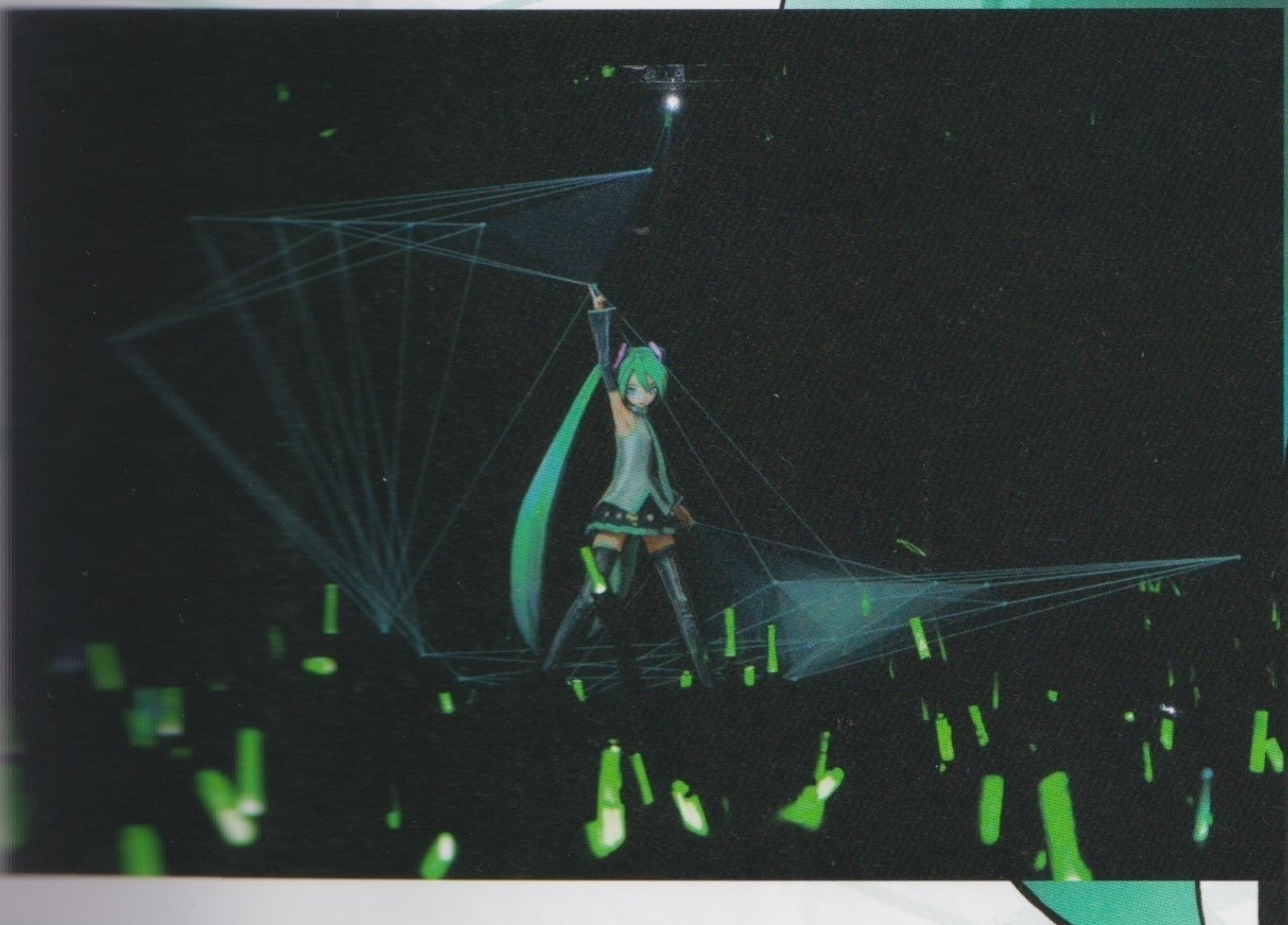
③ ライブ会場に"降臨"する初音ミク

初音ミクの関連イベントで、とくに注目度が高いのがライブ。透過スクリーンに投影された初音ミクと生バンドを組み合わせることで、"ステージに本当に初音ミクがいる"ように感じさせ、大きな話題を呼んだ。映像技術や演出は年々進化し、ライブを重ねるごとに臨場感がアップ。観客に驚きと感動を与えている。





←初音ミクのカラーをイメージしたペンライトを振り、熱狂する観客たち。



キャラクターとしてもひっぱりだこ！

初音ミクは、キャラクターとしての人気も抜群。2008年にグッドスマイルカンパニーから発売された「ねんどろいど 初音ミク」は爆発的ヒットとなる。また、多くのアーティストや企業とのコラボも行われた。北海道を応援するキャラクターの「雪ミク」は、毎年イベントが開催されるほどの人気を博している。



雪ミク

illustration by KEI / iXima

What's GT Project?

初音ミク GTプロジェクトとは?





ファンと共に

初音ミク GTプロジェクトはなぜ生まれた?

2008年に、BMW専門のカスタムカーショップ「Studie」がSUPER GTに参戦を表明。初音ミクのイラストをプリントしたマシン「初音ミク Studie GLAD BMW Z4」も発表した。いわゆる"痛車"での参戦は、広報を担当していた会社のスタッフの提案。当時すでに大人気だった初音ミクを起用したいと考え、クリプトンとの親交が深かったグッドスマイルカンパニーを通じて打診したところ、クリプトンが承諾して実現した。以降、チームの運営体制に変化はあったが、「初音ミクをフィーチャーしたマシンで走る」というコンセプトは変わらずに10シーズン目を迎えた。



→2010年には、専用キャラクター「初音ミクレーシングVer.(通称:レーシングミク)」が誕生。毎年異なるクリエイターによって描かれる。



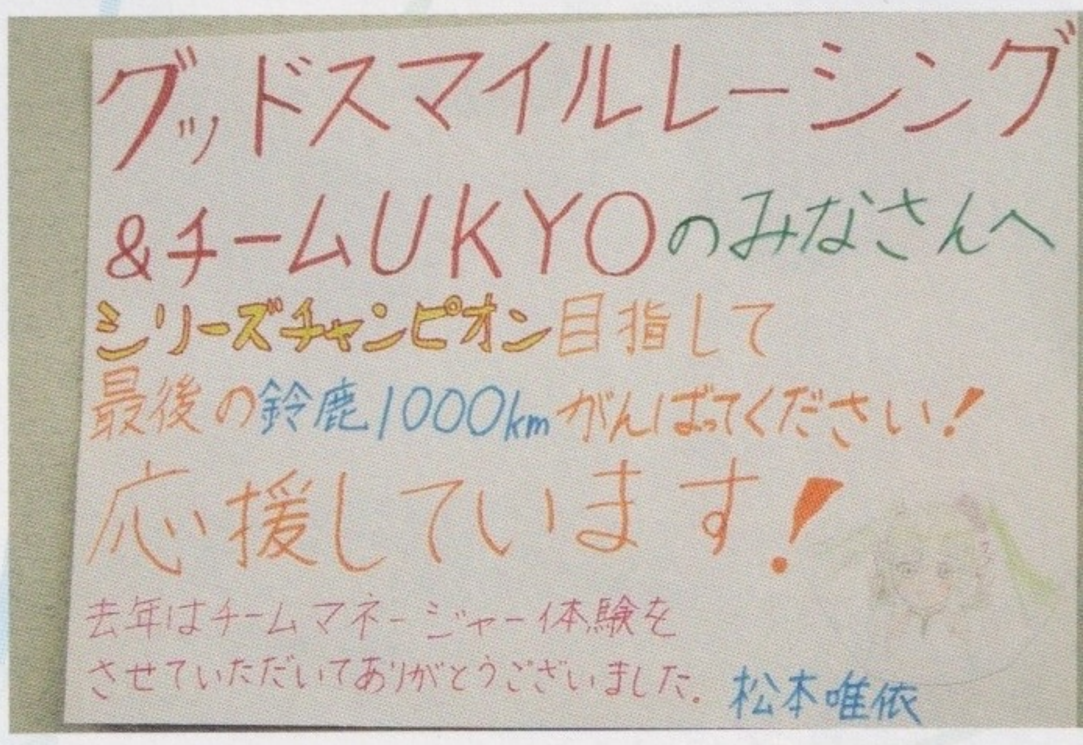
↑マシンだけでなく、ピットの壁面にも大きくレーシングミクのイラストをプリント。

“ファンと共に走るレーシングチーム” がコンセプトの「初音ミク GTプロジェクト」。「グッスマ」の愛称で知られるフィギュアメーカー「グッドスマイルカンパニー」が中心となり、2008年から国内最高峰の自動車レース「SUPER GT」のGT300クラスに参戦している。ここからは、プロジェクト誕生の経緯やチームの魅力について迫っていこう。









→ZFジャパン（SUPER GTオフィシャルスポンサー）が企画する小学生のマネージャー体験企画にも協力。



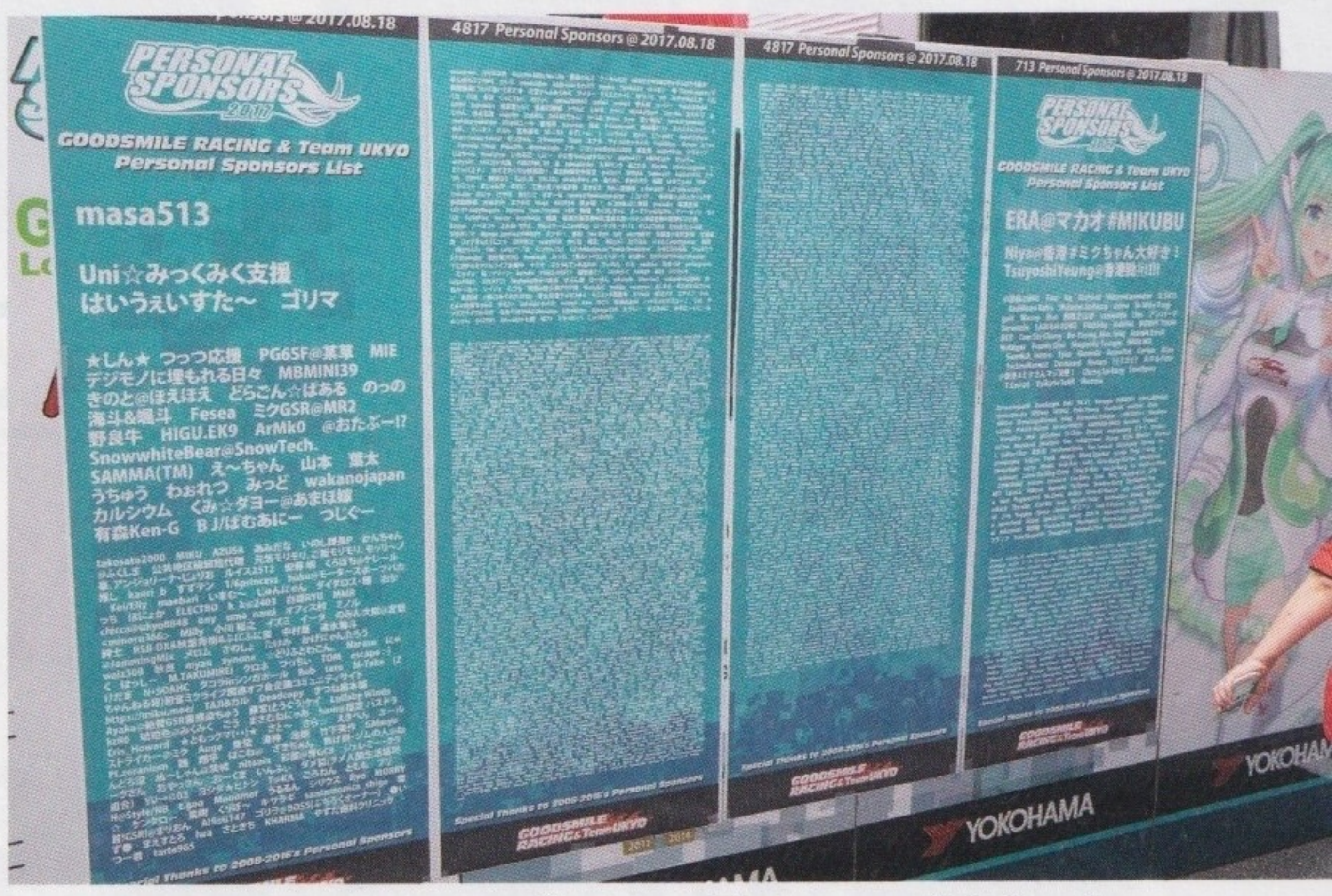
→サイン会はレース場での恒例行事。観客は、選手や監督と触れ合える機会を満喫している。

ファンに愛されるチーム作り

「ファンと共に走る」をコンセプトに掲げ、ファンをとても重視しているのがグッドスマイルレーシングの大きな特徴だ。サイン会や祝勝会といった交流の場を積極的に設けたり、SNSなどを通じて頻繁に情報発信をしたりと、ファンとの距離感がとても近い。最初はレーシングミクをきっかけに興味を持った人も、チームと接するうちに、いつの間にかチーム全体のファンになっていく。

個人スポンサー制度とは？

「個人スポンサー制度」とは、ファンが小額から直接チームをスポンサードできる仕組み。参戦開始年の2008年から続くこの制度は、金額の異なる複数のコースがあり、スポンサード額に応じた特典を受けられる。特典は、限定フィギュアやチームウェアなどバラエティに富んでいて、レース観戦時には、特典で身を固めているファンも多い。



↑サーキットに設置されるスポンサーパネルにハンドルネームが掲載されるのも、ファンにはたまらない。

走る——

ファンが支えるレーシングチーム



なぜ、グッドスマイルレーシングはこれほどまでにファンに愛されているのか？その大きな理由のひとつが、「個人スポンサー制度」により、チームを支えている実感を得られることだろう。たとえ少額でも、自分の出したお金がチームの糧になることで、ともに戦っているように感じられる。ファンはチームを支援し、チームはファンに喜びや感動を届けるという輪ができているのだ。

↑個人スポンサー制度には、さまざまなコースが用意されている。figmaやねんどろいどといったフィギュアがもらえたりと、多彩な特典も魅力。





←初音ミク関連イベントでは恒例の「初音ミクの祭壇」は、サーキットでもおなじみとなった。

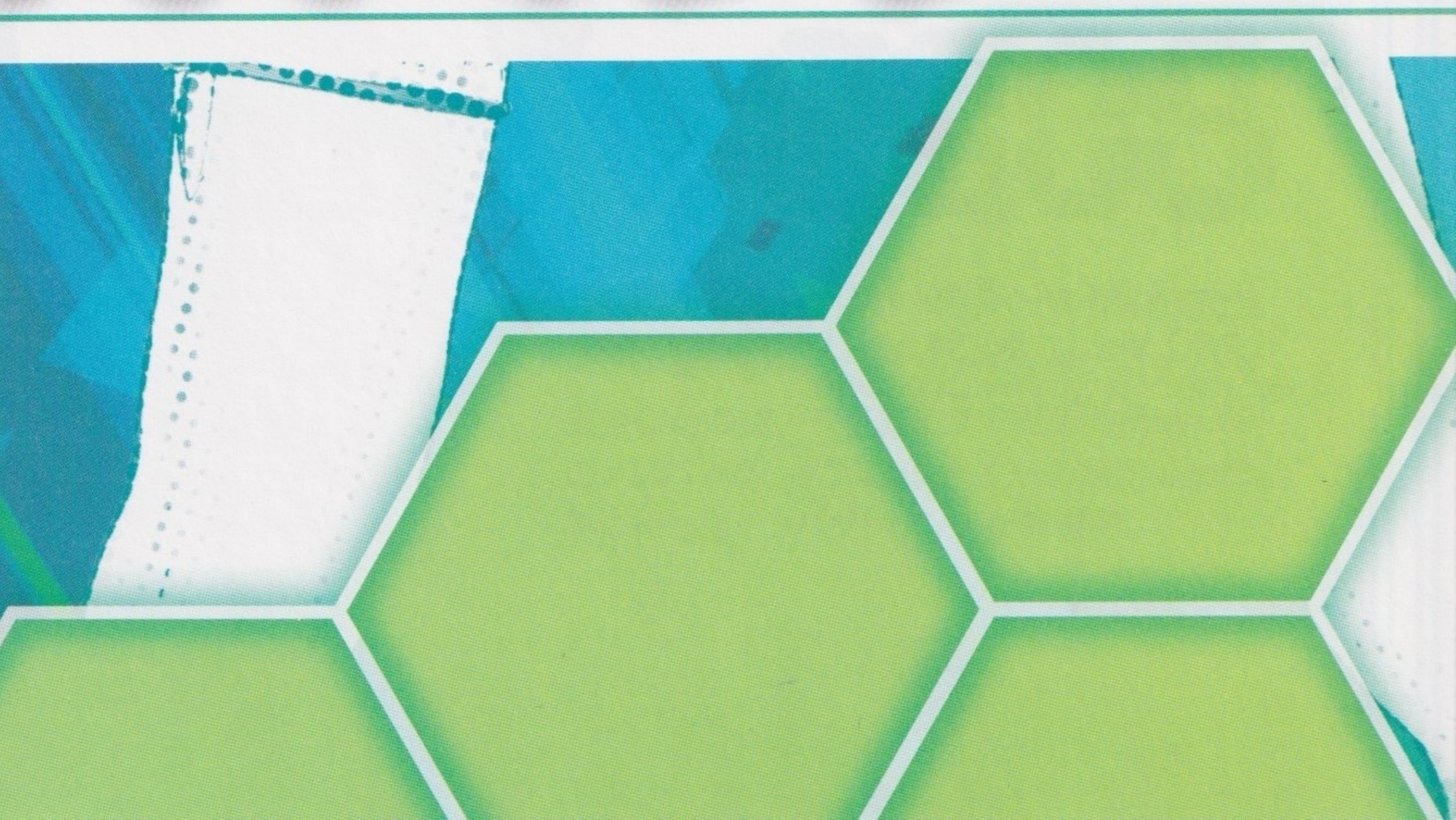


Contents



初音ミク レーシングVer.
歴代ギャラリー

初音ミク GTプロジェクト専用キャラクター、「初音ミク レーシング Ver.（通称：レーシングミク）」。2010年の誕生以来、毎年イラストが変わり、ファンの目を楽しませてきた。ここでは、歴代レーシングミクのメインビジュアルを一挙お届けしていこう。





2008

レースクイーンのコスチュームを着た「初音ミクRQ Ver.」。手に持ったパラソルは、ネギをイメージしたカラーリングだ。



2010

illustration by redjuice

この年にレーシングミクが誕生。イラストを担当したのは、クリエイター集団「supercell」のメンバーで、イラストレーターのredjuice氏。手に持ったインパクトレンチが特徴的。



2011

illustration by 村上ゆいち

イラストレーターの村上ゆいち氏を起用。少し憂いを帯びた表情や、黒と白をベースにしたコスチュームが大人っぽさを感じさせる。



2012

illustration by GAN

当時、新鋭のイラストレーターだったGAN氏を起用。前年と異なり、やや幼い印象だ。半透明素材でできたコスチュームが魅惑的。



2013

illustration by saitom
costume design by 島崎麻里

美少女イラストで人気を博すsaitom氏によって、キュートなタッチで描かれた。デザイナー・漫画家の島崎麻里氏がコスチュームのデザインを担当。



2014

illustration by おぐち
costume design by コヤマシゲト

油絵を得意とする、おぐち氏らしい彩色・構図が話題に。また、腰部の機械的なデザインが印象的なコスチュームは、アニメ界でその名を馳せるコヤマシゲト氏がデザインを担当。



2015

illustration by タイキ
direction by コヤマシゲト

ゲームやTCGのイラストで活躍するタイキ氏を起用。氏が得意とする幻想的なタッチが、レーシングミクの新たな一面を引き出した。



2016

illustration by 米山舞
direction by コヤマシゲト

アニメーターの米山舞氏がイラストを担当。衣装のデザイン案をpiaproで公募し、複数の採用案のアイディアを反映させてコスチュームが完成した。



2017

illustration by Tony
direction by コヤマシゲト

人気イラストレーター、Tony氏を起用。柔らかなタッチと、淡いグリーンで統一された色彩が、幻想的な印象を強めている。



2018

illustration by かんざきひろ
direction by コヤマシゲト

ライトノベルの挿絵やキャラクターデザインで人気のイラストレーター、かんざきひろ氏がイラストを担当。氏の作風である幼い印象の顔立ちと、ファンタジックな衣装がマッチしている。

レーシングミク 2018Ver.の衣装は「piapro」で公募！

採用された「kome100」さんのデザイン案



↑ファンタジックかつ、高貴な印象が魅力的なデザイン案。この案を、かんざきひろ氏がどのようにアレンジしたのか、見比べてみるのもおもしろい。

GSRとpiaproのコラボ企画として、レーシングミク2018Ver.の衣装デザイン案がpiaproで公募された。約200作品の中から選ばれたのが、「kome100」さんが描いたデザイン案。この案を元に、かんざきひろ氏が衣装を描き下ろした。piapro内の特設ページでは、投稿された作品を閲覧できる。採用には至らなかった作品も力作揃いなので、ぜひ見てほしい。



piapro

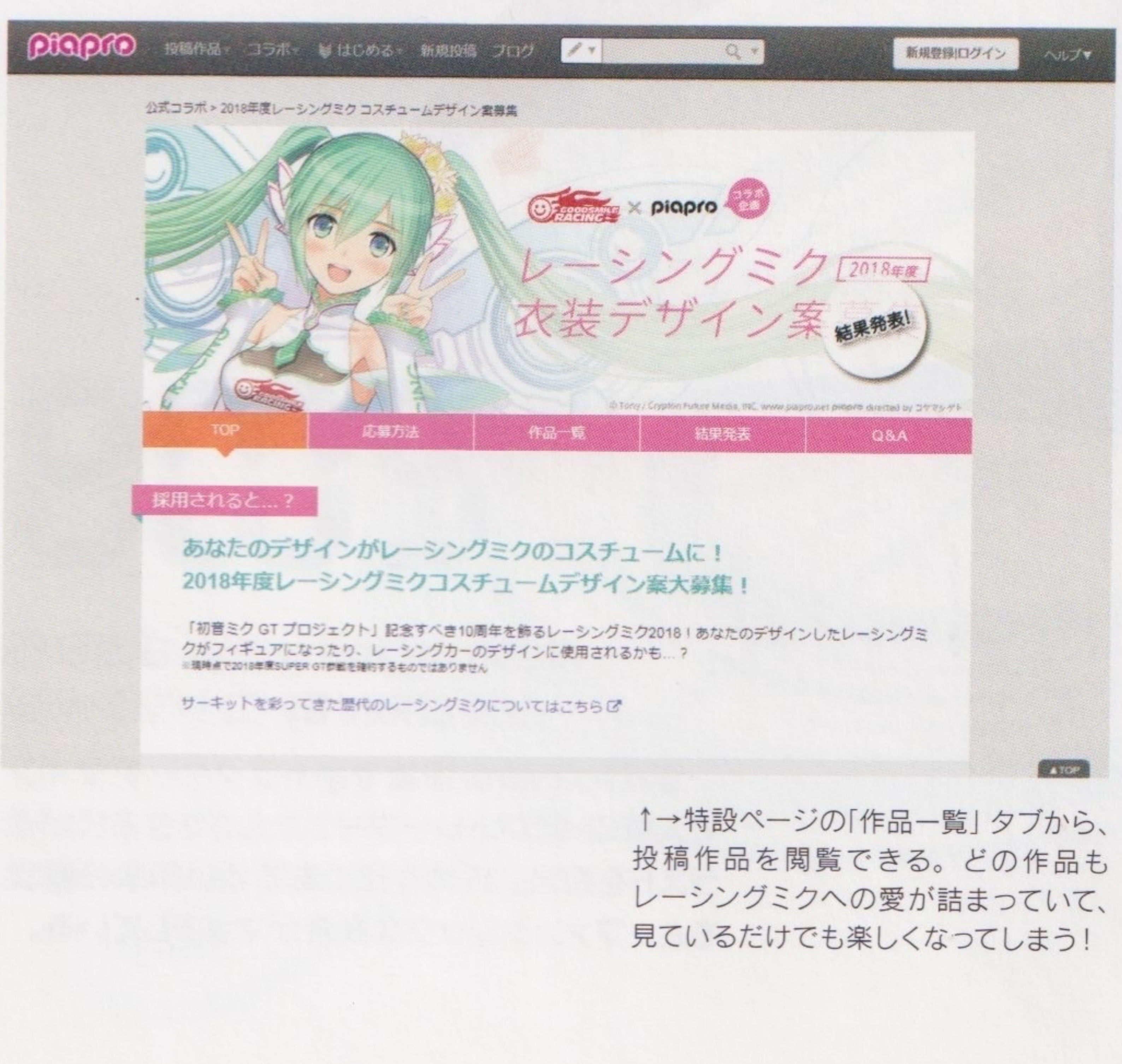
http://piapro.jp/

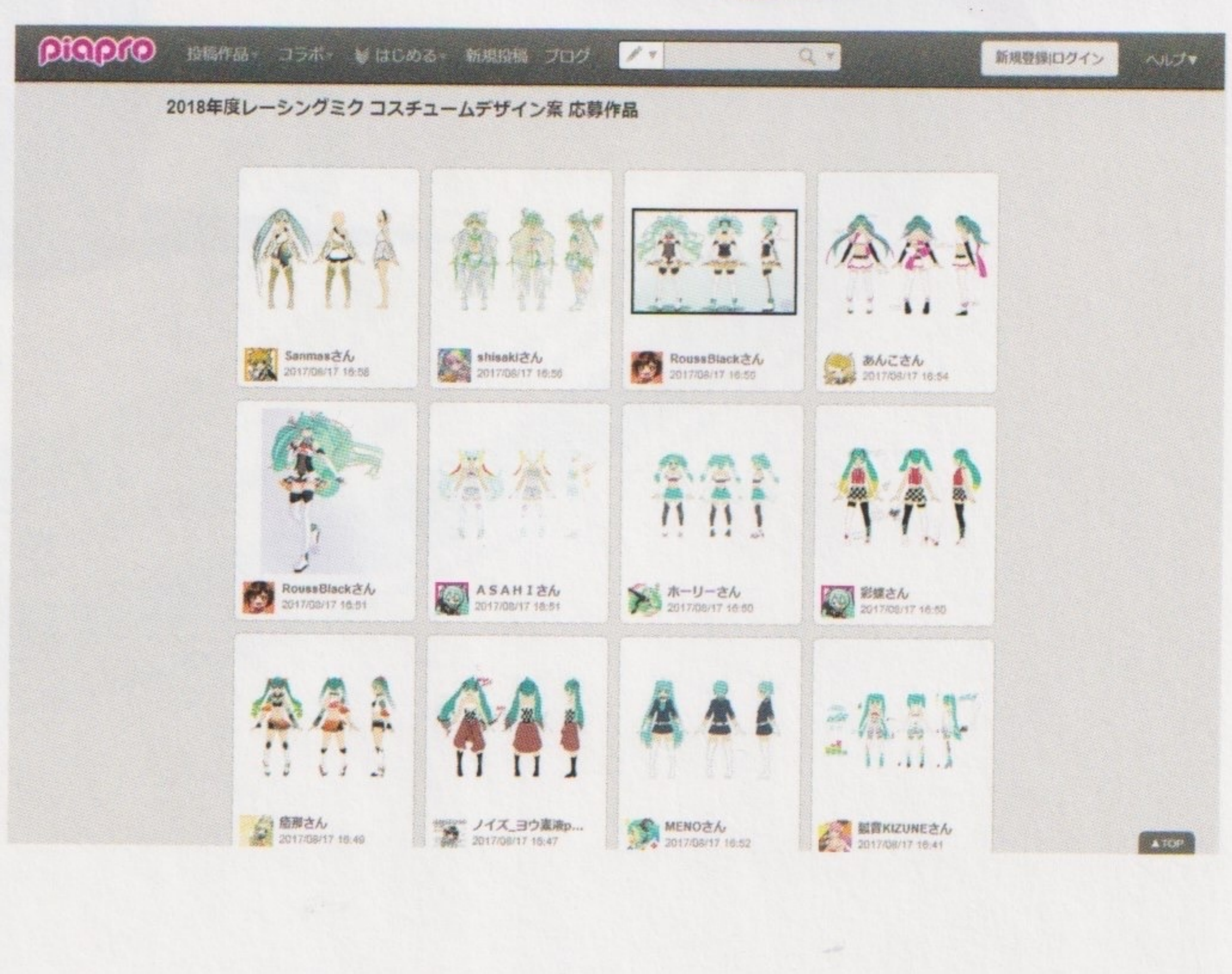
piapro(ピアプロ)とは？

『ピアプロ』は、ネットに分散しているクリエイター同士がお互いの得意なコンテンツ(音楽、歌詞、イラストなど) を投稿し合い、協業して、新たなコンテンツを生むための"創造の場" を提供するサイトです。

2018年度レーシングミク コスチュームデザイン案募集

http://piapro.jp/pages/official_collabo/racingmiku2018/





↑→特設ページの「作品一覧」タブから、投稿作品を閲覧できる。どの作品もレーシングミクへの愛が詰まっていて、見ているだけでも楽しくなってしまう！



初音ミク GTプロジェクト 10年の歩み

2008年に『初音ミク GTプロジェクト』が発足してから、2017年で10シーズン目を迎えた。本プロジェクトは、どのような10年を歩んできたのか。その歴史を紐解いていく。



check!

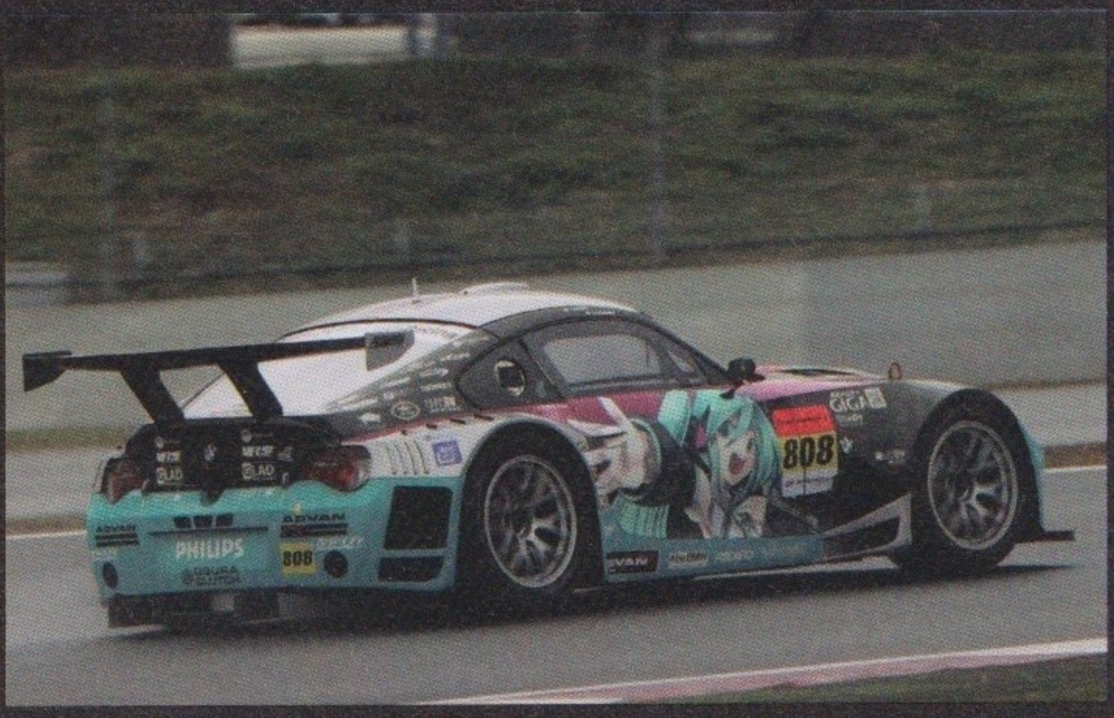
3戦目で完走！

3戦目にて予選を完走。基準タイムを満たしていなかったため予選突破はならなかったが、嘆願書にて決勝を走れることになった。このように、チーム結成時は、まだ課題だらけ。現在、常に優勝候補に挙げられるほどに成長を遂げたのは、当時を知るファンからすれば感慨深いだろう。



痛車でGTレース！ という夢の企画!?

2008



BMW専門のカスタムカーショップ「Studie」がSUPER GTに参戦を表明。さらに、初音ミクの"痛車"で走ることを発表した。レース界に、オタク文化である"痛車"で参戦という「初音ミク GTプロジェクト」は、オタク界を中心に話題となった。レースには3回出場し、そのうち2回がリタイヤと、いいところを見せられなかった。しかし、何かを感じてくれたファンは少数ながら存在し、600人以上が個人スポンサーとなった。

HATSUNE MIKU GT PROJECT 10th

2009

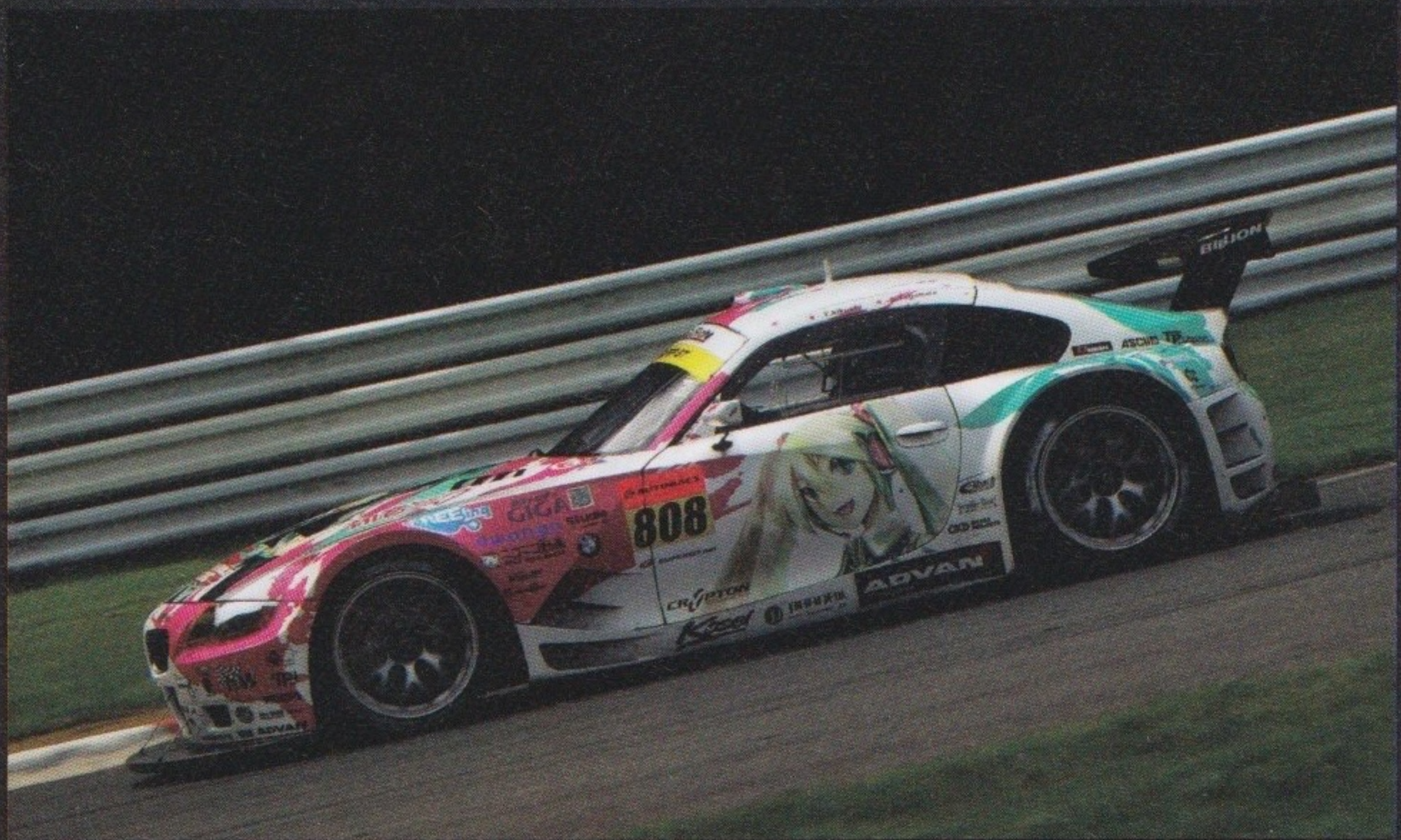


check!

マシンコンテストで1位！

走りの面で見ると、表彰台は夢のまた夢。しかし、鈴鹿サーキットで行われた、夕闇に映えるマシンをファン投票で決める「トワイライトエレガンスマシンコンテスト」で1位を獲得。表彰台に乗った。





累計10戦目、初のポイントゲット!!

2008年の挑戦は、SUPER GTの壁の厚さを感じる結果で終わった。翌2009年にはチーム名を「Studie GLAD Racing」と改め再挑戦。そして迎えた第8戦のオートポリス。プロジェクト発足から数えて10戦目にあたるこのレースで10位に入賞。念願のポイントを獲得した。最終ドライバーランキングは26位。参戦したレースの半分がリタイヤとなり、課題は山積みだ。一方、ファンからの注目度は高まり、個人スポンサーは8000人以上となった。



2010

マシンがポルシェに!

前年までエントラントを務めていたStudieが、SUPER GTへの継続参戦を断念。そこで、GSRが「COX」と組んで参戦することとなった。チーム名は「GOODSMILE RACING with COX」。マシンは前年のBMWからポルシェになった。体制は変わったが、"初音ミクをフィーチャーしたマシンで走る" というコンセプトはそのまま引き継がれた





check!

レーシングミク誕生!

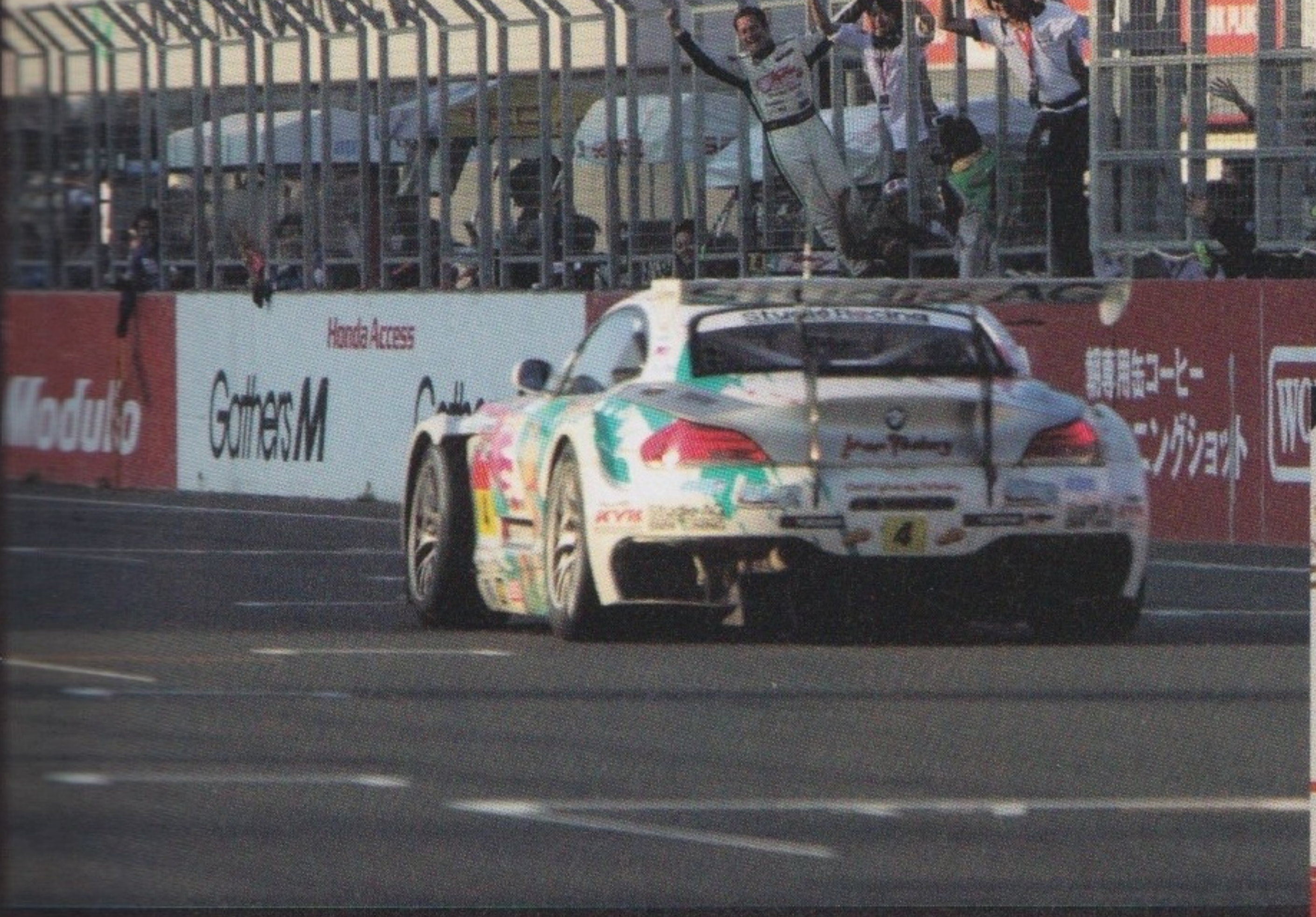
イラストレーターのredjuice氏がデザインを手がけた"レーシングミク" が誕生。以降、毎年イラストを変えてレーシングミクが描かれ、チームの顔となっている。

HATSUNE MIKU GT PROJECT 10th

2011



念願のシリーズチャンピオン!!





再びStudieと組んでの参戦を発表。元F1ドライバーの片山右京氏がスポーティングディレクターとして参加し、谷口信輝選手も加入した。チーム名は「GSR&Studie with TeamUKYO」。3戦目のセパンサーキットの予選で、初のポールポジションを獲得。決勝でもトップでチェッカーを受け、初優勝を果たした。勢いをそのままに、国内でも2勝。4年目にして早くもシリーズチャンピオンに輝いた。

HATSUNE MIKU GT PROJECT 10th

2012

マシンが2台体制に!

ディフェンディングチャンピオンとして臨む2012年は、マシンを2台体制にした。チャンピオンナンバーである0号車のドライバーは、2011年から参加の谷口選手と、今シーズン加入した片岡龍也選手。4号車は2009年から参加の番場琢選手と、2010年以来2年ぶりの参加となる佐々木雅弘選手の布陣で臨む。最終的なポイントランキングは、0号車が5位、4号車が22位と精彩を欠く。しかし、0号車は優勝を含めて2度の表彰台を獲得した。







2013

1台体制で王座奪還へ!

再び1台体制に戻した2013年。ドライバーは谷口選手と片岡選手が続投。開幕戦で2位と、幸先のいいスタートを切ったものの、その後はバーストをしたり、車検で失格になったりと、ピリッとしない結果が続く。しかし、シーズン終盤でプロジェクト初となる2連勝をし、チャンピオンの可能性を残して最終戦へ挑む。チャンピオン獲得はならなかったが、ポイントランキング3位となり、前年の成績を上回った。













Studieの離脱により、急遽グッドスマイルレーシングがエントラントとして参戦することとなった。チーム名は「GOOD SMILE RACING & TeamUKYO」。この年は、開幕から2連勝を果たす。第3戦、第4戦は、連続でノーポイントとなったが、その後は着実にポイントを獲得。総ポイントはGAINERと同点だったが、優勝回数が多いGSR がシリーズチャンピオンに輝いた!

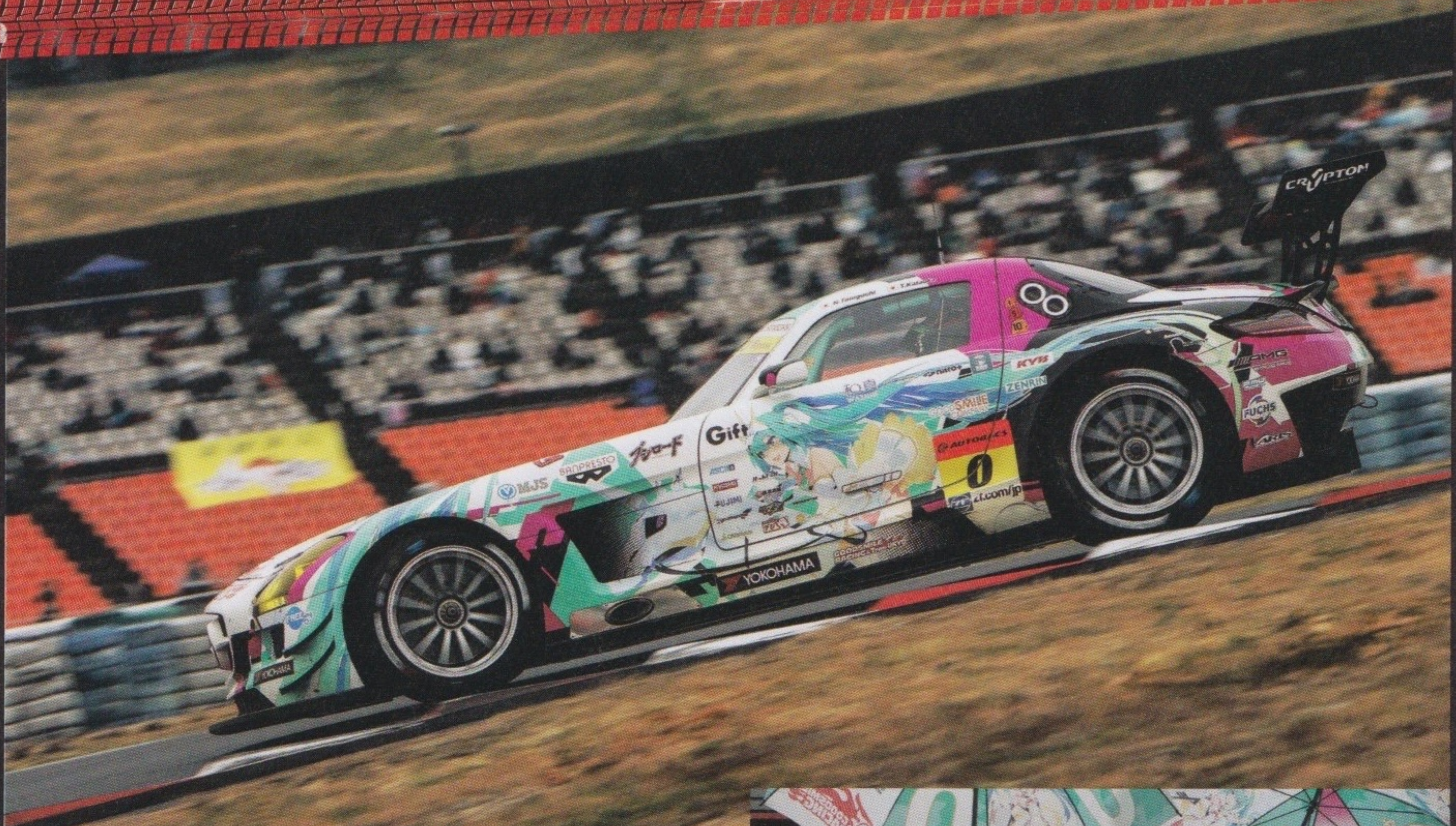
2014 2度目のチャンピオン!!

HATSUNE MIKU GT PROJECT 10th

2015

マシンを替えるも苦戦の1年に

SUPER GTのGT300クラスでは、どのチームも果たしたことがない「連覇」を期待されたこの年。マシンを前年までのBMWから、メルセデス・ベンツに変更した。レースではシーズンを通して苦戦したが、最終戦で2位を獲得し、ファンに表彰台に乗った姿を見せた。

















終盤まで チャンピオン争いに加わる！

開幕戦は2位に入賞。しかし、以降はアクシデントや性能調整に苦しめられ、表彰台が遠い。それでも地道にポイントは獲得しており、チャンピオン争いに加わり続ける。11月にツインリンクもてぎで行われた第3戦（熊本地震の影響で中止となった第3戦オートポリスの代替レース。順番では7戦目にあたる）で、ノーポイントに終わりチャンピオンの可能性が消滅した。翌日の第8戦では3位に入賞し、来シーズンへの期待を感じさせた。

2016



3年ぶりの チャンピオン返り咲き！

開幕戦で2014年以来の優勝を果たす。以降はノーポイントで終わったレースが1回だけという安定感を見せ、シリーズチャンピオンを獲得。さらに、2014年は逃してしまったチームタイトルも獲得した。初音ミク GTプロジェクト10シーズン目と、初音ミク10周年、AMG創立50周年、横浜ゴム創立100周年が重なる記念すべき年を、完全勝利で締めくくった。

check!

片岡選手が 初ポールポジション！

最終戦ツインリンクもてぎの予選で、片岡選手がコースレコードを塗り替えてポールポジションを獲得。片岡選手はSUPER GTに2003年から参戦（GT500クラスも含む）しているが、意外にもポールポジションを獲ったのはこれが初めてだった。





2017

彼らの勢いにやられたまま、気付いたら10年になっていました



GSR代表 **安藝貴範**

――初音ミク GTプロジェクト、10年目のシーズンが終わりました。シリーズチャンピオンという最高の結果で締めくくりましたが、まずはこの10年を振り返っていただけますか？

安藝　正直、10年もやるとは思ってもいませんでした。たまに振り返っては、「俺は何でこれを続けてきたんだろう？」と思うこともあります。当初は、巻き込まれる形で始めたんですよ。グッスマ得意の(笑)。お手伝いで参加することになって、自分たちであれこれやるというより、応援する立場だったんです。継続してきたのは、クリプトンさんを紹介したという責任感もあったのですが、だんだん一緒にやっているチームスタッフの熱意だとか、ファンの皆さんのためにやろう、という気持ちも加わってきて。彼らの勢いにやられたまま、気付いたら10年になっていましたね。

――祝勝会もアツかったですね。

安藝　本当にファンの皆さんはよく応援してくれるし、よく観てくれていると思います。彼らのためにもやらざるを得ない、と言ったら消極的に聞こえるかもしれませんが、“一生懸命頑張る人を応援する”というのは、グッドスマイルカンパニーの基本理念でもあり、使命としてやっているんですよ。

――これだけ一生懸命応援してくれている人たちがいるなら、彼らの応援が実るように尽力しなければならない、ということですか。

安藝　いつもは作家とかクリエイターを応援していたのですが、今回はそれがドライバーを始めとしたチームスタッフに変わり、さらにファンの皆さんも加わったというわけです。10年の間に、これだけバックアップする対象が大きくなってしまったので、我々としても結果を出すため必死で取り組んでいます。

――今やGT300を代表する強豪チームとなったGSRですが、初年度(2008年)は予選通過もままならない、そんな状況から始まりました。

安藝　今から思うと、お笑いですよね(笑)。あの時は、レースの仕組みもよくわかっていなくて、何で走れないのかさえ理解できなかったんです。前日、徹夜で現地に乗り込んで、朝方まだサーキットが開いていなかったのでマンガ喫茶で時間を潰してから乗り込んだら「すみません、走れないんです」って。燃料タンクのレギュレーション違反……という事情を説明されて、何となくは理解したのですがポカーンと(笑)。

――どこか壊れた、というわけでもありませんから「どういうこっちゃ」と思いますよね。

安藝　それに加えて、痛車ということで何やら白い目で見られているらしく、四方からの厳しい視線がひしひしと感じられていたので、「これは大変な世界に来たな」と思いました。

――それでも、支援を続けようと思ったのはどうしてだったのでしょうか？

安藝　それがおもしろいと言うか、これだけ何もない状態から始めるのも何だか懐かしいな、と思ったのも大きいですね。僕がグッドスマイルカンパニーを始めた頃のことを思い出させるんですよ。いい造型師がいて、ユーザーも彼らの作品を欲しがっている。でも、流通の構造もないし、生産体制も整っていないために売りたくても売れず、買いたくても買えず……と。僕らがフィギュアに参入した時は、そんな状況だったんですよ。そして、僕らが介在することでビジネスとして成立させ、結果売り手も買い手も喜ぶことになった。当時のレースも同様に、僕にはチームとファンの向いている方向がバラバラに見えました。

――言い方は悪いですが、むしろ理想的な状況だったわけですね。

安藝　そうですね。文句を言う人もいないし、やり甲斐は感じていました。

――元々はクリプトン・フューチャー・メディアさんとチームを繋ぐ仲介役として、プロジェクトに参加したんですよね？

安藝　チームとしては、僕らを介して初音ミクを起用して、その後企業スポンサーをたくさん獲得しよう……という狙いだったようなのですが、まぁ、世の中そんなに甘くないと(笑)。グッドスマイルカンパニーもスポンサーに加わったりもしたのですが、それでも資金が足りないということで、個人スポンサー制度を試しに導入したのもその頃です。そうしたらかなり反応があったので、翌年からは「フィギュアも付けてみようか」ということでやってみたら、さらに集まってくれました。そうやってクラウドファンディングのようなこともやりながら、集まった資金でレース費用を賄い、ビジネスとしてもさらに関わりを深めていくことになります。

――３年目の2010年からは、体制が大きく変わりました。

安藝　それまで一緒に組んでやってきていたStudieさんが、撤退することになってしまったんですよ。それで、COXさんと組んで参戦を継続することにしました。マシンも“勝つため”にポルシェに変更して。ただ、勝ちに行こうという僕らと、まずは出場することに意義があるというCOXさんとの間に感情のすれ違いが出てきてしまい、チーム運営としては万全な状態にはなりませんでした。それで、2011年にはStudieの鈴木(康昭氏。Studie代表)さんを「もう一度一緒にやりましょう」と口説いて、片山右京さんや谷口信輝を加えた体制にしたというわけです。

――その後、2013年までGSRがメインスポンサー、Studieがエントラント(チーム運営)という体制が続きます。

安藝　2012年はよくわからない2台体制でやったりしていました。上手く行くと思っていたんですけどね(笑)。メンテナンスを担当するRSファインも2台だと手が回らないということで、2013年はまた１台体制に戻して戦いました。それで、2014年はどうしようかとなった時に、鈴木さんから「別れよう」と。

――まるで恋愛ドラマみたいですね。

安藝　以前から、勝つためにはBMW Z4の戦闘力では厳しいと思っていた僕らと、BMWでレースをやりたいというStudieの間で意見の食い違いは出てきてはいたんです。でも、お互い大人なので表立って揉めていたわけではなく、どこか落としどころを見付けて解決できるだろう、と思っていたので、まさに青天の霹靂でしたね。さすがに「マジかよ！」と叫びたくなりました。もう年末だったし。結局、既存の体制を僕らが引き継いで、Studie側が新チームを立ち上げ、メンテナンスは引き続きRSファインが両チームを担当する、ということで落ち着いたわけなんですが。

――さすがにその時期だと、ほかに選択肢はありませんよね……。

安藝　なかった(笑)。車も、この時点で変えるのはリスクが大きすぎるので、それまで使っていたBMW Z4の新車を買うことにしました。

――そんな逆境の中、迎えた2014年シーズンですが、開幕戦で優勝を果たします。それも、Studieを２位に抑えて。

当初は、巻き込まれる形で始めたんですよ

安藝　ちょっとマンガのような展開でしたね。
――それにしても、それまで一緒にやっていたチームが、急にふたつに分かれてしまって、お互い意識はしなかったんですか？
安藝　正直なところ、僕自身はそんなに気にしていなかったんです。まぁよくあることですし。でも、スタッフはものすごく僕に気を遣ってくれていていましたね。2014年も、レース中Studieの７号車がウチの４号車の前に出ると「スミマセン……」と謝ってきたり（笑）。
――そういったライバル関係も乗り越え、また新体制の初年度でチャンピオンに輝きます。
安藝　チャンピオンを決めた最終戦はヒヤヒヤの展開で、ファーストスティントの時点で「もうダメか」と思っていたら、ピット戦略がハマって何とか３位をキープできたんです。今度こそ独力で勝ち取ったチャンピオンですから、喜びも格別でしたね。もっとも、“チーム優勝”は他のチームに持って行かれてしまったわけなんですが。
――獲得周回数とか、いろんな要素が絡んでいたおかげで、年間チャンピオンは４号車なのに、そのチームは優勝にはならないというよくわからない状況になっていましたね。
安藝　まぁそういうこともあって、チャンピオンを獲ったのに少しモヤモヤが残っていたわけなのですが、今回完全な形でチャンピオンを獲ることができたので、ようやくそれもスッキリさせられたかな、と思います。本当は、完全制覇を達成したので「よし、これで終わり！」と言いたかったのですが、ここまでたくさんの人たちの期待を背負ってしまっていると、まだやめられませんね（笑）。
――ファンの皆さんも「連覇してほしい」とリクエストしていますよ。
安藝　そうなんですよね……。当面はそれを目指すことになると思います。でも、連覇したらしたで、次は３連覇って言われるでしょうし、負けたら負けたでもう１回目指してほしいとなるでしょうし、もうこれは永久に続くループです。
――そもそもマシンも非常に高価ですし、参戦を続けること自体が結構大変ですよね。
安藝　通常、GT300で使う車は５～６年は保たせることができるはずなのですが、ウチ



完全制覇を達成したので『よし、これで終わり!』と言いたかったんです

はほぼ毎年新車を入れています。2017年はスパで２台壊してしまったし、それ以外にも鈴鹿のテストでは130R（鈴鹿名物の高速コーナー）でパンクしてシャシーがオシャカになったり、エンジンも３機くらい変えていたりして、実質５、６台分くらいは入れ替わっていると思います。2018年も新車は買いますよ。チャンピオンを獲ったマシンは保管しておくという、“俺ルール”が災いしているかな（笑）。
――今後も優勝を重ねて、ミュージアムでも作ってファンを喜ばせてください。
安藝　そこまで続けなきゃいけないの!?（笑）そう言えば、GSRがエントラントになる前も、実は僕らが車を買ってチームに貸すという形を取っていたんですよ。だから、2011年のチャンピオンカーなどもウチで保管しています。たぶん、最初のポルシェ以外は全部ウチにあるんじゃないかな。
――楽しみですね！　しかし、安藝さんがここまで情熱もお金も注ぎ込んで戦い続ける、その原動力というのは何なのでしょうか？
安藝　原動力は……わからないですね。ただ、お金が掛かっているのは事実です。勝つためにレースをしようとすると、テスト走行をしてマシンやタイヤの開発を進める必要があるし、いいドライバーと契約したりだとか、レースでも不測の事態に備えて交換用のパーツを用意したりだとか、そういった諸々の用途でお金をものすごく使います。それこそ“道楽”と言われても仕方のないくらい。ただ、それを何年も何十年も続けるために、僕らはレースチームを“事業化”しているんです。
――個人スポンサーだとか、グッズ販売などもその一環というわけですか？
安藝　そうですね。グッドスマイルレーシングを一事業体として見ると、じつは毎年黒字で推移しています。レーシングミクを作って売ったり、他企業による商品化許諾で商標権収入を得たり、過去のマシンを展示用に貸したり、さらにはレーシングミクサポーターズの撮影会を開いたり……。大小さまざまな展開を仕掛け、収入を得る形を作っています。さらに、健全な事業体だと開示することで、安心してスポンサード、応援をしていただけるようにも心掛けています。すごく、いい循環ができあがっているというわけです。
――関わる人すべてにメリットをもたらす仕組みになっているんですね。
安藝　レースそのものももちろんですが、こうして事業体を運営していくことに対しては、大きな情熱を傾けていると自負しています。事業を続けていくには、中で働いている人たちもバリューアップしていかなければならないと思っています。造型師だったら、上手くなること、さらに上手いということをユーザーに知ってもらうこととか。
――価値を高めることで、信頼感も生まれますし、そこを目指す人も出てきますよね。
安藝　才能を埋もれさせているのは、僕にとっては許せないことなんです。本人がよく



ても、その後に続く人が出てこられないし、マーケットが発展しない。マーケットが大きくなると、より多くの人が利益を享受できる平等性が生まれるんですよ。逆に、小さいマーケットではどうしてもズルをして自分だけ利益を得ようとする人が出てくる。レースでも同じで、僕らが行っているのはレースの市場価値を高めることで、そこに若い人たちが出てきてさらに全体を盛り上げていってほしいな、とは思っています。「勝ちたい」という気持ちだけではここまで続けていないですね。
――まさに、経営者ならではの視点ですね。同時に、これまでレース界ではあまり聞かれなかった言葉かもしれません。さて、そんなチームを引っ張っていくスタッフについてもお話を伺えないでしょうか。
安藝　片山右京監督や谷口、片岡もそうだし、レーシングミクサポーターズのメンバーたちに対しても思っているのは、人気者であり続けてほしいということです。迷わず、楽しく仕事をしながら、向上心も失わない。そんな人材を集めたつもりです。
――まずは片山監督ですが、彼はチームにとってどんな存在なのでしょうか？
安藝　右京さんはドライバーたちの代弁者でもありますし、経験豊富な彼の言葉でチームが救われたことはこれまで何度もあります。また、彼は常に自分のことを人より下に置いて話すというのを徹底していて、誰に対しても分け隔てなく謙虚に接してくれるんです。あれだけの実績を持ちながら、誰もやりたがらない仕事も率先してやってくれますし。ただ時々、頭に来ることがあるのか訳のわからないことを言ったりしていますが（笑）。そんなところも含めて彼の魅力ですね。
――誰よりも人気者ですよね。
安藝　サーキットの近くでご飯を食べたりすると、誰よりも真っ先に声を掛けられるのが右京さんなんですよ。「右京、頑張れ！」と言われては「いや、走るの俺じゃないし！」って恥ずかしそうにしています。
――そんなところにも人柄が表れていますね。そんな片山監督が絶賛する、谷口選手についての評価も伺えないでしょうか。
安藝　右京さんともよく話しているのですが、彼の才能は底知れないものがありますね。小さい頃から四輪をやっていたら、一体どれだけの選手になっていたんだろうと。何をやらせても速いし、体力なさそうなのにロングスティントも軽々とこなすんです。試しにスパで心拍計を付けて走行してもらった

ら、彼は最大110くらいで走っているんですよ。僕の散歩くらい(笑)。それくらいいつも冷静で、しかも夜のレースも速い。僕と同じで、もう年だから夜目が利かないはずなのにね(笑)。

——46歳ですよ。

安藝　スパの夜間走行で一番速かったのも谷口なんですよね。あいつに任せておけば、何とかしてしてくれるという期待感を抱かせてくれる。反対に谷口がミスったら仕方がない、というほどの存在です。普段は「暑いから乗りたくない」なんて言っているんですけどね。

——そういうマイペースなところも含めて、皆に愛されていますよね。

安藝　ヘンなところもありますが、谷口も右京さんと同じで"自分が嫌なことは人にはさせない"という責任感があったり、"レーシングドライバーはカッコよくあるべき"という確固たるポリシーを持っていて、そういった部分が発揮されるとものすごくカッコいい男です。それにしても、一体いつまで続けるつもりなんでしょうかね？（笑）

——しかし、片山監督、谷口選手だけでなくメカニックも含めてGSRは本当に個性派揃いですよね。

安藝　そうなんです。そんな中、片岡の存在はすごく大きいですね。彼がいないと、チームのバランスが取れなくなって皆で倒れてしまうんじゃないかというくらい。谷口と組めるのは、片岡を措いて他にいないと思います。谷口の実力は皆が認めるところなのですが、ワガママ度も図抜けているので。「移動はビジネスクラスじゃないと行かない！　俺がエコノミーとかカッコつかないでしょう」とか(笑)。

——さすが谷口選手ですね(笑)。

安藝　契約の時も、先に谷口が出てきてワーワー言うんですが、そこに片岡がひょいっと乗っかってきて雰囲気を和ませてくれたりするんですよ。それでいて、走りの方でも谷口の期待を上回る速さを見せてくれるし、セッティング能力にも長けている。谷口は、どんな車でも乗りこなす適応力を持っていますが、こと車作りに関しては片岡はズバ抜けています。

——谷口選手も片岡選手も、安藝さんが自分たちのやりたいことを黙って叶えてくれることにすごく感謝していると言っていました。



ファン視点でいたいんです

安藝　ふたりがそう言っているのは、僕がクライアントだからだと思いますよ(笑)。裏では口を出していますしね。もっとも、僕は彼らがやらないこと、ファンとのやり取りだとかお金の話だけやるようにして、レースに関わる部分には極力口を挟まないように心掛けています。

——そのあたりは、役割分担がきちんとされているということなんですね。

安藝　ただ、レース中に重要な判断事項が発生した場合、たとえばリスクを負って勝ちを目指すか、それとも安全に走ってポイントを確保するのか、といった選択を迫られた時には、僕が最終的に判断を下すようにはしています。チーフメカニックの河野さんはギャンブル好きなのでだいたい「行きましょう！」と言ってくるんですけどね(笑)。

——そこは、冷静に判断されると。

安藝　と言っても、そんなにしょっちゅうあるケースではないので、実際はほとんど口を出すことはありません。その方がファンと同じ視線でレースを楽しめるじゃないですか。それにあまり入り込みすぎると、今度は冷静に自分たちの立ち位置を見られなくなってしまいますから。

——ファンと同じ視線、ですか？

安藝　そのスタンスは他の分野でも貫いていて、グッドスマイルカンパニーでは今『グランドサマナーズ』というゲームを配信しているのですが、多分僕は全ユーザーの中でもほとんどトップの位置にいるんですよ。空いている時間はずっとプレイしています。なぜかというと、ユーザーと同じ目線でプレイすることで、そろそろ飽きてきたから何か足さなきゃとか、このあたりが遊びづらいとか、そういうことにすぐ気付けるからなんです。フィギュアもそうで、経営者としての判断を下すためにも、ファン視点でいたいんです。作り手は、どうしても自分本位になってしまいがちですからね。

——安藝さんが重要視する"ファン"の存在ですが、その熱量はスパなどでも発揮されました。GSRが彼らにそこまで愛される理由は、どんなところにあると思いますか？

安藝　一番はミクさんの存在ですよね。彼女のおかげで、入口の部分からチームに感情移入しやすくなっていると思います。

——ちなみに、『レーシングミク』はどなたの発案で生まれたものなのでしょうか？

安藝　最初は、僕が適当に言って始めたものだったりします。『雪ミク』なども僕の発案ですね。初音ミクはひとりしかいないので、オフィシャルな運用が難しいんですよ。ファンが描いてくれたバリエーションを公式で使うのも難しかったですしね。反対に、公式でいろんなバリエーションを提供することで、独自のイベントを開催したり、ユーザーの方でもそれを使って楽しめてもらえたりするようなので、やってよかったと思っています。2018年版のレーシングミクもかわいいですよ。この本にも掲載される予定なので、お楽しみに。

——レーシングミクのデザインは、だいたいいつ頃から作り始めているのでしょうか？

安藝　シーズンが始まった頃には、もう翌年の話が始まっています(笑)。それだけ手間をかけて作っているんですよ。

——初音ミク以外にも、ファン層を広げた要因というのはあるのでしょうか。

安藝　あとは、それまで積極的な情報発信をほとんどしてこなかったレース界において、Twitterやその他いろんな手段を使って情報を出し続けてきたことも大きいでしょうね。

——確かに、ちょっと前まではレースの細かい情報なんて数週間遅れで雑誌を読むしかなかったですよね。

安藝　参戦した当時は、GT300で下位を走っていてもテレビ中継にはまず映らないし、ラップモニターのアプリなどもなかったので、どこを走っているか、何位なのかさえ伝えられない状況でした。そんな中、SNSでリアルタイムに、アスキーアートなども絡めたりしながら「今何位、前と2.1秒差」など逐一実況中継したりしていたんです。

——2ちゃんねるなどの掲示板サイトでも、GSRの実況板は盛り上がっていたみたいです。

安藝　初音ミクを知らないモータースポーツファンにとっても、他のチームよりも目立って親しみやすかったかもしれませんね。何しろ、SUPER GT全体のスレよりもGSRのスレのほうが何倍も伸びていましたから。むしろGSRのスレを見た方が、レースの状況がわかるとまで言われていましたね。僕らが「嘆願書を出した」とか、「あそこのパーツが壊れた」みたいな情報まで包み隠さず出していたおかげで、普通では知り得ないことまでGSRスレには書かれていましたから。

——そこまで深く内情まで知れたら、観ている側も応援したくなるし、楽しいでしょうね。

安藝　僕らがレース界の作法を知らなかったというのもあったのですが、手を尽くして情報を発信したおかげで、ファンとの一体感を得られたのかもしれません。

——それでは、最後に読者に向けてメッセージをお願いします。

安藝　いつも応援してもらって、心強く思っております。ファンの皆さんと一緒に楽しくレースができて、こんなハッピーなレーシングチームは他にはないでしょう。恐らく、世界で唯一の取り組みですしね。そしてこのプロジェクトが長く続いているのも、皆さんのおかげです。僕らも頑張ってきましたが、お前らも頑張ってくれたよな、という同志感を勝手に抱いています(笑)。その感謝と、一緒に戦ってきたという誇りは忘れたことがありません。ただ、皆一緒に年を取っていくだけなのも寂しいので、ぜひ若い衆も連れてきてくれると嬉しいです。サーキットに来ていただければ、カッコいいドライバーだとか、カワイイお姉さんだとかもいますので、そういう人たちとも触れ合って、楽しい時間を過ごせると思います。情報を追いかけたり、個スポになってみたり、いろんな楽しみ方があると思うので、応援よろしくお願いします。



1971年1月26日生まれ、香川県出身。グッドスマイルカンパニー代表取締役社長、グッドスマイルレーシング代表。"ねんどろいど"の発案などフィギュア界に革命を起こしてきたほか、ゲームやアニメ、実写映画の制作やレースなども手掛けている。



激闘GSR PART1

初音ミク GTプロジェクトが発足した2008年から、GSRがエントラントになる前年にあたる2013年までの、レース戦績を解説していこう。

2008

2008年4月23日、BMW専門カスタムカーショップ「Studie」がSUPER GTへの参戦を表明。初音ミク GTプロジェクトの歴史が始まった。4ヵ月後の鈴鹿サーキット戦でデビュー。このシーズンは計3戦に出場した。

Drivers

田ヶ原 章蔵
Shozo Tagahara



菊地 靖
Yasushi Kikuchi



Team Studie & GLAD with AsadaRacing — **Machine** 初音ミク Studie GLAD BMW Z4

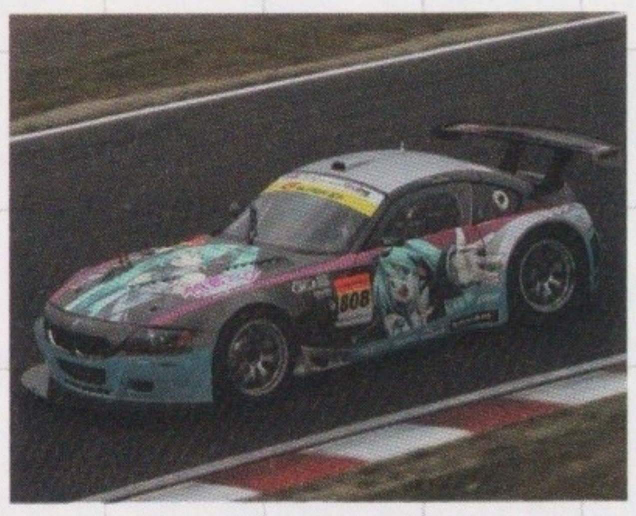
AUG.23-24

第6戦 鈴鹿サーキット

レース距離 1000km

Result 予選：ー 決勝：ー Total Point：0pt

幻のデビュー戦



車体に初音ミクのイラストをプリントした、いわゆる"痛車"での参戦が、良くも悪くも注目を集めたデビュー戦。日本のモータースポーツの聖地と呼ばれる鈴鹿サーキットで、初音ミクGTプロジェクトの一歩を踏み出した。しかし、燃料タンクが車両規則に合っていなかったため、出走許可が下りなかった。



SEP.13-14

第7戦 ツインリンクもてぎ

レース距離 300km

Result 予選：ー 決勝：ー
Total Point：0pt



マシントラブルでまたも出走できず

練習走行中にオイル系統のトラブルが発生し、車体が炎上してしまう。さらに、エンジンブローも起き、出走を断念。またもやデビューは幻となった。

NOV.8-9

第9戦 富士スピードウェイ

レース距離 300km

Result 予選：不通過 決勝：18位
Total Point：0pt

嘆願書で決勝に出走し、完走!



トラブルなく予選を走り抜くが、通過基準タイムを満たしていないため予選落ちとなってしまう。しかし、決勝を走らせてもらうための嘆願書を提出し、これが認められ決勝に出場。見事完走を果たした。

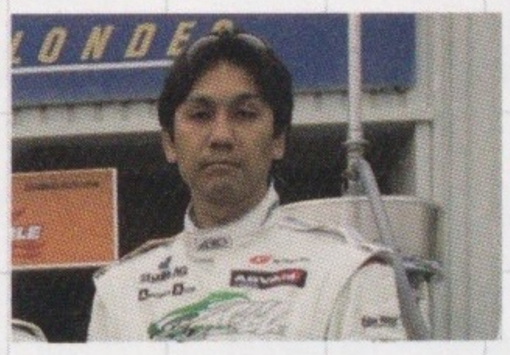
2008Season Total Point 0pt.

2009

チーム名を「Studie GLAD Racing」に改め参戦。初戦から出場し、第8戦では初のドライバーポイントを獲得した。2012年までチームに所属する番場琢選手が加入したのもこの年だ。

Drivers

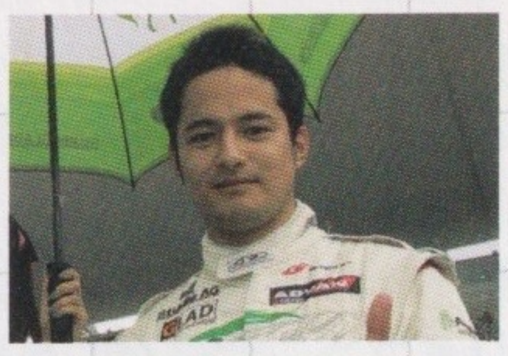
田ヶ原 章蔵
Shozo Tagahara



菊地 靖
Yasushi Kikuchi



番場 琢
Taku Banba



Team Studie GLAD Racing — **Machine** 初音ミク Studie GLAD BMW Z4

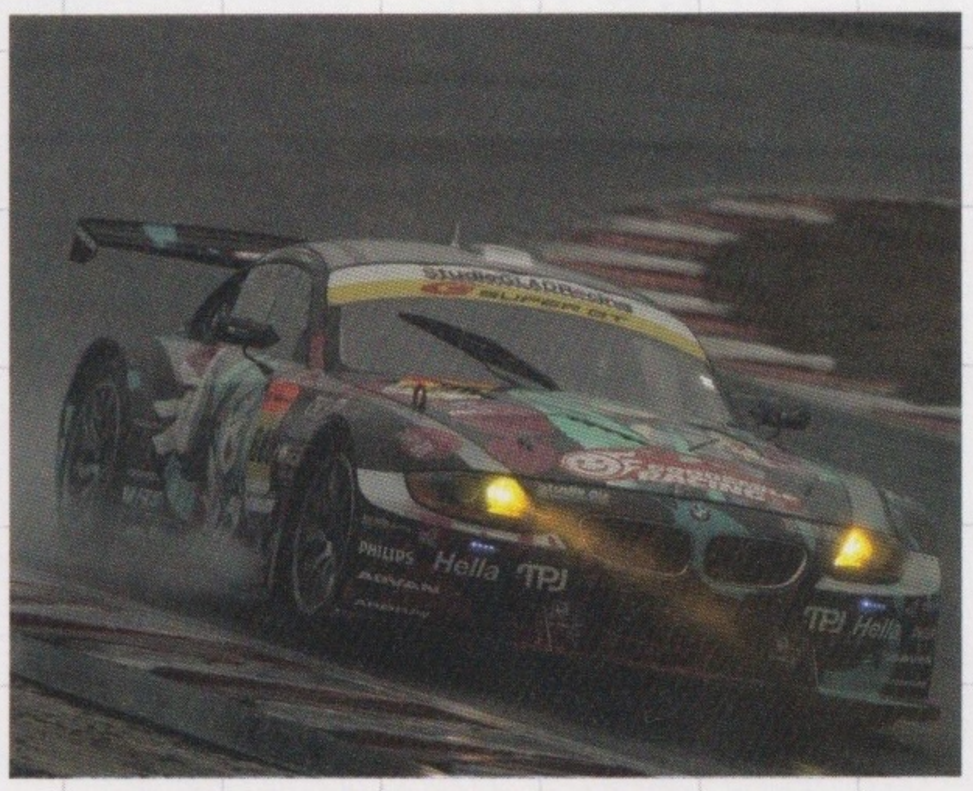
MAR.21-22

第1戦 岡山国際サーキット

レース距離 300km

Result 予選：不通過 決勝：15位 Total Point：0pt

悪天候に悩まされながらも完走!



チーム名を改め、気持ちを新たに出発した2009年。その初戦は生憎の雨。通過基準タイムを満たせず予選落ちとなったが、嘆願書により決勝に出場。豪雨の中で行われた決勝では、田ヶ原選手が二度スピンするが、走行には影響なし。替わった菊地選手が無事完走した。

APR.18-19

第2戦 鈴鹿サーキット

レース距離 300km

Result 予選：ー 決勝：ー Total Point：0pt

エンジン異常でリタイヤ



2008年の鈴鹿サーキットでは、出走許可が下りずに走ることができなかった。今年こそはと臨んだが、練習走行でエンジンに異常が発生。決勝までに修理が間に合わないと判断し、リタイヤとなった。

MAY.3-4

第3戦 富士スピードウェイ

レース距離
400km

Result 予選：21位　決勝：17位
Total Point：0pt





初の予選自力突破

これまでは、予選で通過基準タイムに届かず、嘆願書を出すことで決勝に出走していた。しかし、ここ富士スピードウェイで、自力での予選突破を決める。決勝では完走を果たすも、順位は17位と振るわず。まだまだ力不足なのは否めないが、予選を突破できたことはチームにとって大きな一歩となった。

JUL.25-26

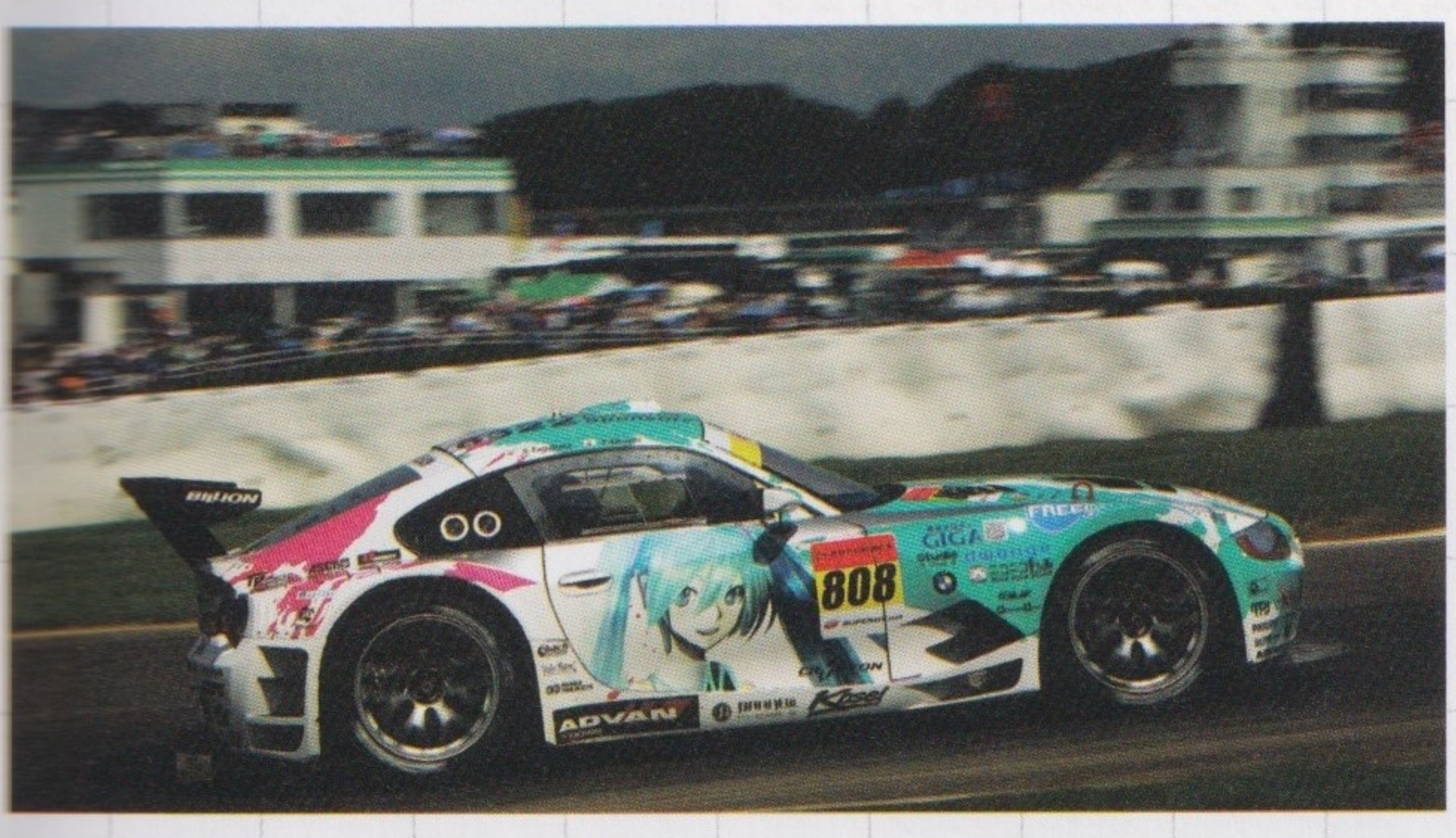
第5戦 スポーツランドSUGO

レース距離
300km

Result 予選：不通過　決勝：17位　Total Point：0pt

レース中の接触があるも、完走!

第4戦のセパンサーキットをスキップして迎えた第5戦。予選落ちとなってしまい、嘆願書により決勝に出走。ほかのマシンとの接触でウイングを損傷するトラブルがあったが、完走を果たす。



AUG.22-23

第6戦 鈴鹿サーキット

レース距離
700km

Result 予選：12位　決勝：ー　Total Point：0pt

デビュー1周年を完走で飾れず

SUPER GTデビューからちょうど1年。サードドライバーに番場琢選手を迎えて挑んだ第6戦。予選を12位で突破し、初めてファンに鈴鹿サーキットの決勝を走る姿を見せることができた。しかし、レース中にアクセルワイヤーが切れ、マシンがストップ。リタイヤに。



SEP.12-13

第7戦 富士スピードウェイ

レース距離
300km

Result 予選：16位　決勝：ー　Total Point：0pt

グリッドにつくもリタイヤ

前戦の鈴鹿に続き予選を突破。スーパーラップ（予選上位10位による最終予選）にこそ進出できなかったものの、通過基準タイムは余裕をもってクリアし、マシンのパフォーマンスアップを見せた。しかし、決勝でグリッドに並んだときに、エンジントラブルが発生。修理を試みるも、1周も走らないままリタイヤとなった。



OCT.17-18

第8戦 オートポリス

レース距離
300km

Result 予選：11位　決勝：10位　Total Point：1pt



初のポイント獲得

このレースから、菊地選手に替わって番場選手がチームに正式加入。予選11位と過去最高の順位で突破を果たす。決勝で順位をひとつ上げ、10位でフィニッシュ。SUPER GTでは10位以内が入賞となるため、初音ミクGTプロジェクト発足後、初となるポイントを獲得した。

NOV.7-8

第9戦 ツインリンクもてぎ

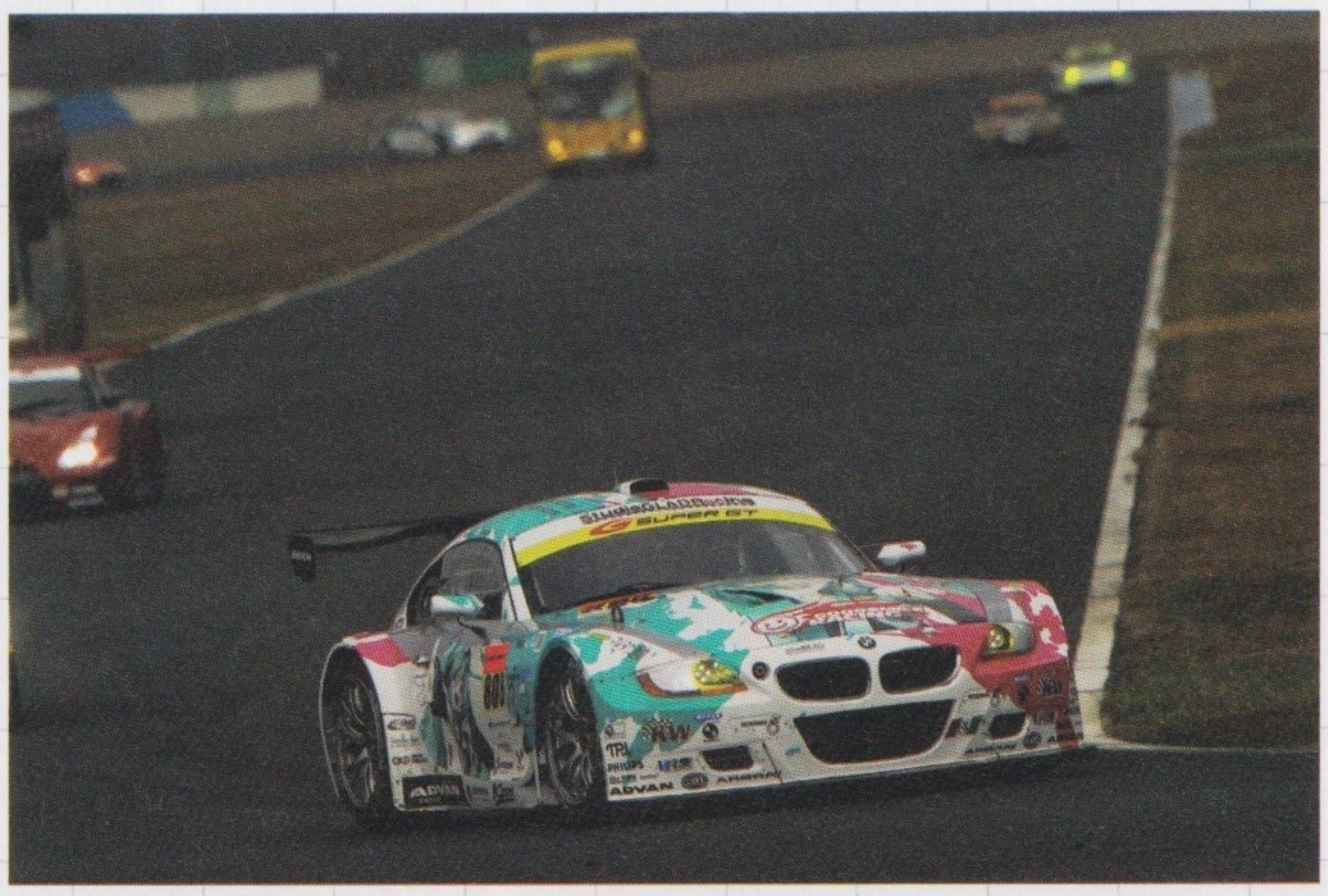
レース距離
250km

Result 予選：19位　決勝：ー　Total Point：1pt

最終戦はリタイヤ

最終戦では予選を19位で通過。決勝日のフリー走行で、タイヤに関する違反があったため、決勝でのグリッドが降格され最後尾からのスタートとなる。決勝では駆動系のトラブルが生じ3周でピットイン。懸命に修復を試みるも、レース復帰はできなかった。





2010

2009年までチームを運営していたStudie GLAD Racingが継続参加を断念。グッドスマイルレーシングが「COX」と組んで参戦することとなった。チーム名は「GOODSMILE RACING with COX」。マシンはポルシェ、タイヤはハンコックに替わり、体制が一新されるが、初音ミク GTプロジェクトのコンセプトは引き継がれた。

Drivers

番場 琢
Taku Banba



佐々木 雅弘
Masahiro Sasaki



Team GOODSMILE RACING with COX

Machine 初音ミク × GSRポルシェ

MAR.20-21

第1戦 鈴鹿サーキット

レース距離 300km

Result 予選：16位　決勝：12位　Total Point：0pt

鈴鹿を初完走!

過去3度の挑戦で、一度も完走していない鈴鹿サーキット。マシンがポルシェに変わってから初めてとなる公式予選だが、通過基準タイムは危なげなくクリア。しかし、予選では16位に終わった。決勝ではスタートしてからすぐに、難所の"デグナーカーブ"で、番場選手が多重クラッシュに巻き込まれてしまう。番場選手の好判断により、マシンへの被害は軽微。走行を再開した番場選手は、何度もオーバーテイクを見せてくれた。後を引き継いだ佐々木選手は、順位こそ落としてしまったものの、トラブルなく走り抜き12位で鈴鹿を初完走した。







APR.3-4

第2戦 岡山国際サーキット

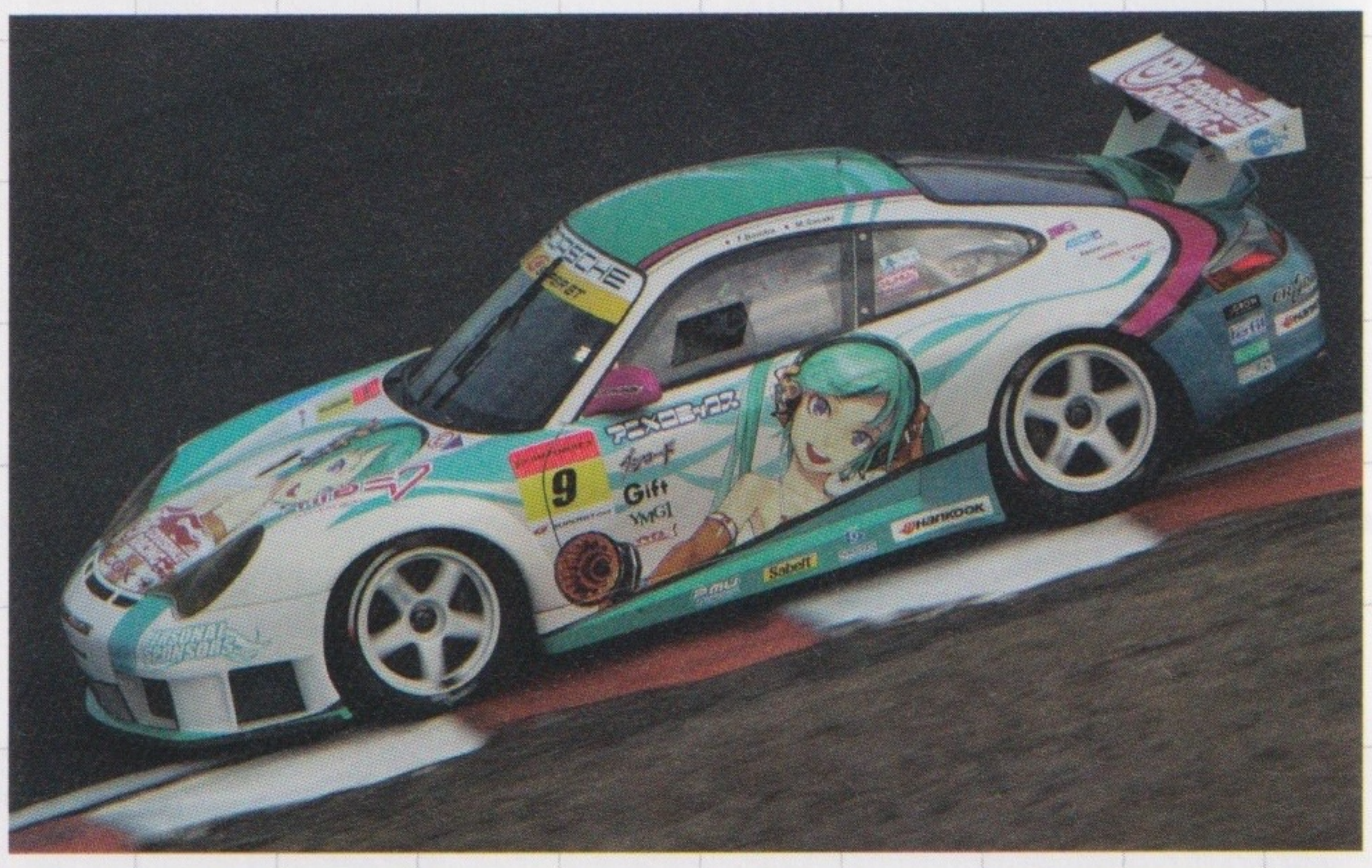
レース距離 300km

Result 予選：17位　決勝：10位　Total Point：1pt

2戦目でポイント獲得!



予選こそ17位と振るわなかったものの、決勝では、番場選手がスタート直後の混戦の隙に12位まで順位を上げる。その後、上位陣のトラブルなどもあり、10位にアップ。40周目、佐々木選手に交代したときに12位まで落ちたが、ライバルのペナルティの間に9位まで浮上。初のシングル（一桁順位）フィニッシュなるかというところで、最終ラップ直前で抜かれてしまい、10位でチェッカーを受ける。シングルフィニッシュとはならなかったものの、2戦目にしてポイントを獲得した。



MAY.1-2

第3戦 富士スピードウェイ

レース距離 400km

Result 予選：12位　決勝：14位　Total Point：1pt

一桁順位に上がるも痛恨のスピン

予選は12位で通過。決勝では番場選手の猛烈な追い上げで、周回ごとに順位を上げる。6周目には5位の位置につけていた。しかし、8周目に1コーナーで前を行くマシンとブレーキング競争し、一瞬前に出るものの、コントロールを失いスピンしてしまった。安全上のルールで、ほかのマシンの通過を待ってからの再スタートとなるため、再び走り出したときには一気に順位を落としていた。その後、交代した佐々木選手がじわじわ順位を上げる。2回目の交代ではタイヤ無交換の作戦に出たが、徐々に順位を下げ、14位でフィニッシュとなった。









JUL.24-25

第5戦 スポーツランドSUGO

レース距離
300km

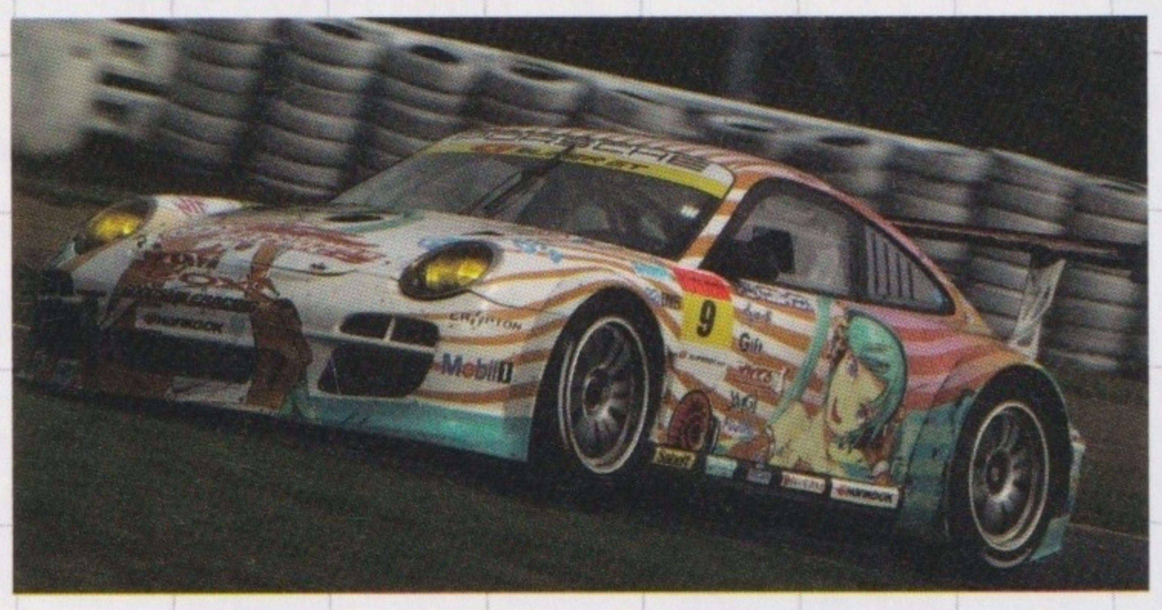
Result 予選：14位 決勝：12位 Total Point：1pt

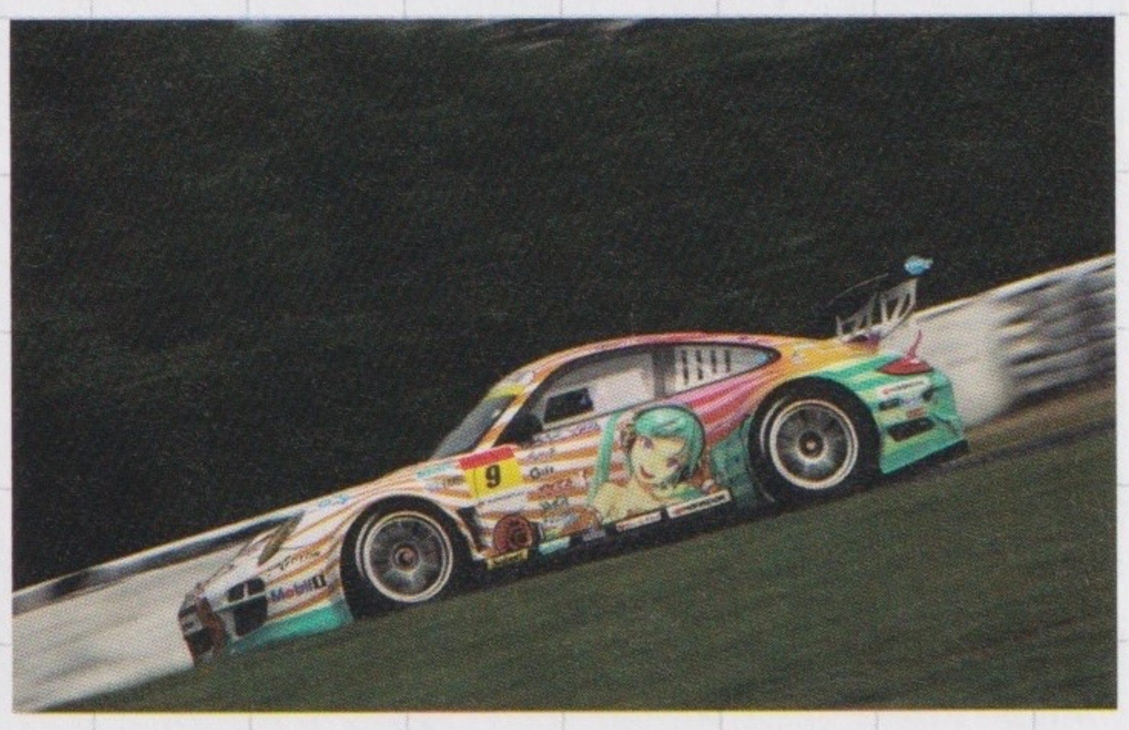
新型ポルシェ初陣!

第4戦のセパンサーキットはスキップ。迎えたこの第5戦から、ポルシェ·997GT3Rをニューマシンとして投入した。ニューマシンのセッティングを固めきれず、予選は14位で終わる。決勝では佐々木選手がチーム加入後、初めてスタートを担当するが、開始直後にほかのマシンとの接触でタイヤがバーストし、ピットイン。さらに、この接触が「危険なドライブ行為」と判断され、ペナルティを課されてしまう。一気に最下位になってしまうが、佐々木選手の追い上げで13位まで順位を上げ、番場選手に後を託した。番場選手は順位をひとつ上げて12位になるが、11位のマシンとは約1周の差があり、逆転は難しい。この12位を最後まで守り抜き、チェッカーを受けた。









AUG.21-22

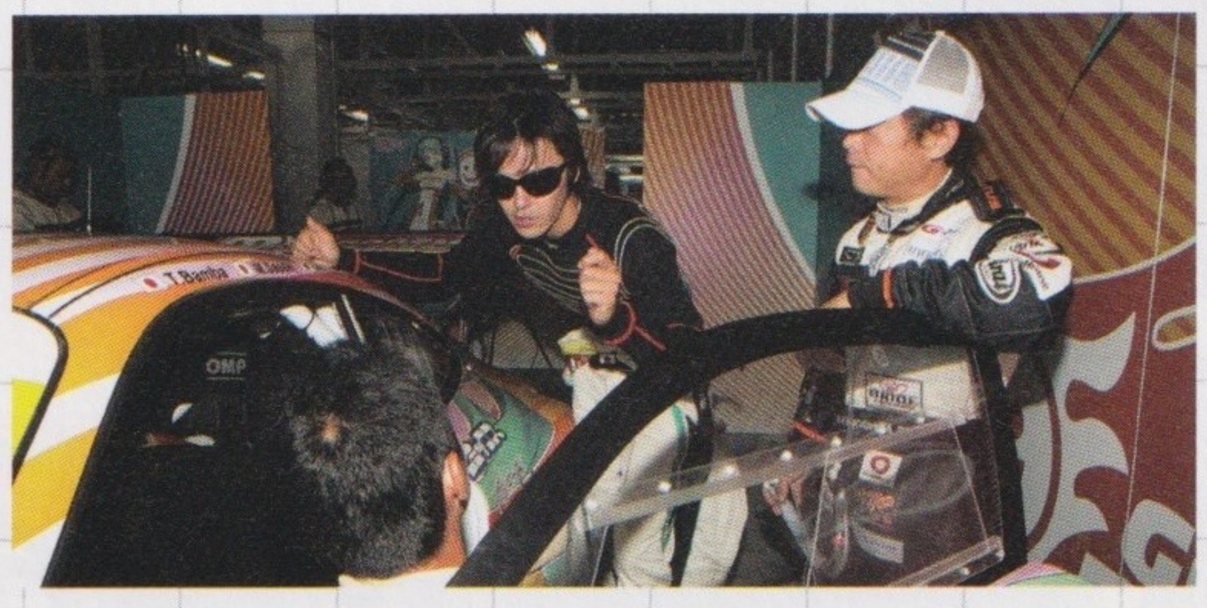
第6戦 鈴鹿サーキット

レース距離
700km

Result 予選：4位 決勝：10位 Total Point：2pt

10位でポイント獲得!

このレースでは、ハンコックの契約ドライバーも務める、木下みつひろ選手がサードドライバーとして参加。ポルシェやハンコックタイヤに理解が深いため、頼もしい助っ人として期待された。予選は過去最高の4位で通過。決勝では、経験豊富な木下選手がスタートを務めるが、タイヤの状態が路面温度とマッチせず、徐々に順位を落としてしまう。続いて走った番場選手は、交換したタイヤが路面にマッチしていたこともあって、着実に順位を上げていき、10位でピットイン。替わった佐々木選手は、最大8位まで順位を上げる。最終スティントの番場選手に替わる際のピット作業に時間がかかってしまい、順位を落としたが10位でフィニッシュ。シーズン2度目の入賞を果たし、ポイントを獲得した。





SEP.11-12

第7戦 富士スピードウェイ

開催中止

豪雨の影響でレースは中止に

富士スピードウェイでのレースは、9月3日に発生した台風9号の影響で中止になった。富士スピードウェイがある小山町では、1時間に120mmにもなる記録的な大雨が続き、大きな被害をもたらした。このとき、いち早くTwitterなどでチャリティーを呼びかけた選手がいた。それが、のちにGSRに加入する片岡龍也選手だ。普段お世話になっている小山町のため、「SAVE OYAMA」と題したイベントを開催し、多額の寄付金を集めている。

OCT.23-24

第8戦 ツインリンクもてぎ

レース距離
250km

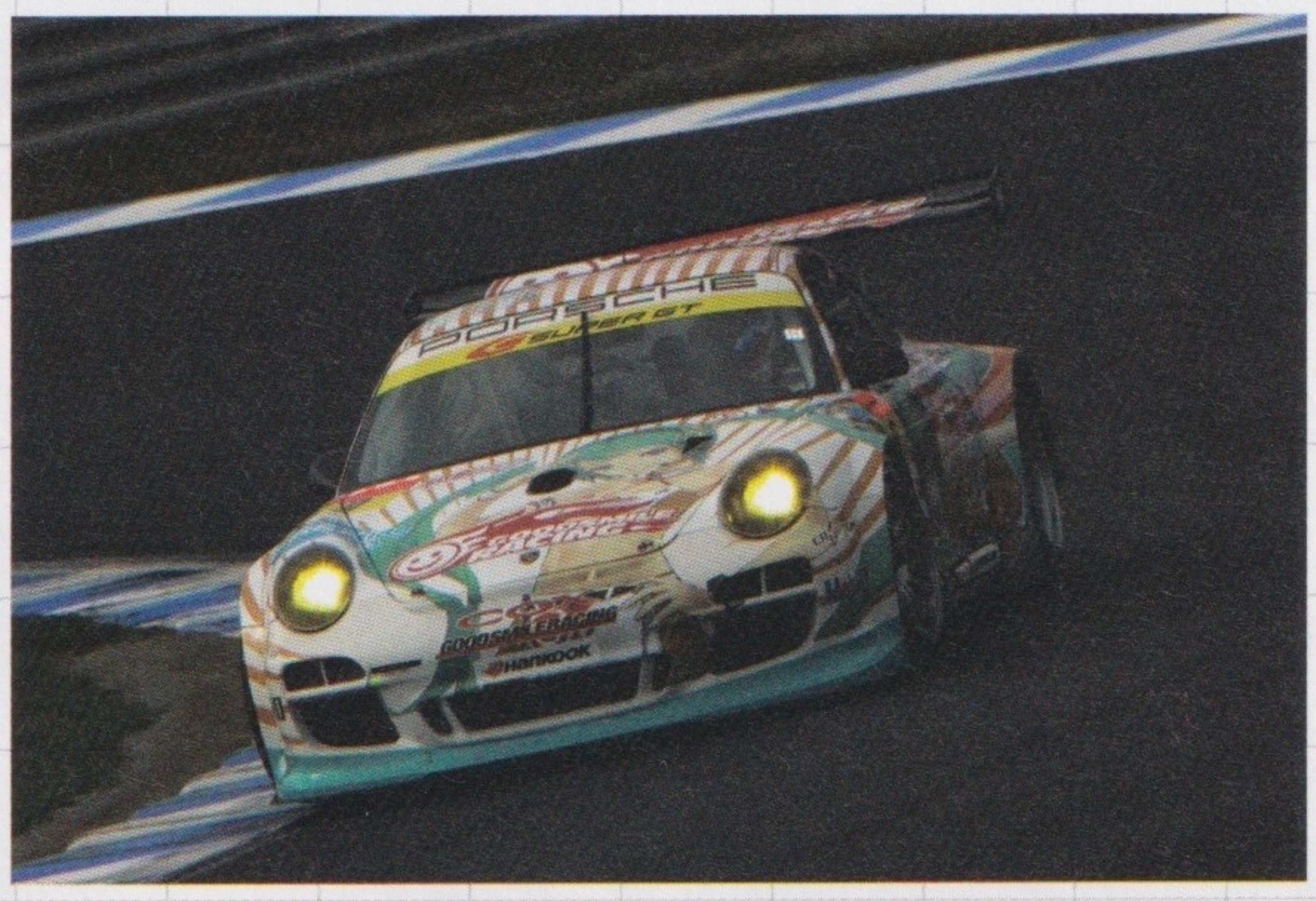
Result 予選：2位 決勝：9位 Total Point：4pt

念願のシングルフィニッシュ

予選では、佐々木選手の頑張りにより、過去最高の2位で通過する。決勝では、番場選手がスタートを務める。有利な2番手という位置からのスタートで、好成績を期待されたが、決勝スタート直前に番場選手がミスをしてしまう。フォーメーションラップ中のヘアピンでハーフスピンを起こし、隊列から外れてしまったのだ。その場合、レギュレーションでは最後尾にまわらなければいけないのだが、焦った番場選手は隊列に戻ろうとしてしまった。この行為にペナルティが課せられ、大きく順位を落としてしまう。しかし、果敢な追い上げで順位を上げ、8位で佐々木選手に交代。ここでタイヤ無交換作戦を選択し、素早くピットアウト。途中、10位まで順位が落ちてしまうが、ファイナルラップで9位に浮上し、念願のシングルフィニッシュを達成した。









2011

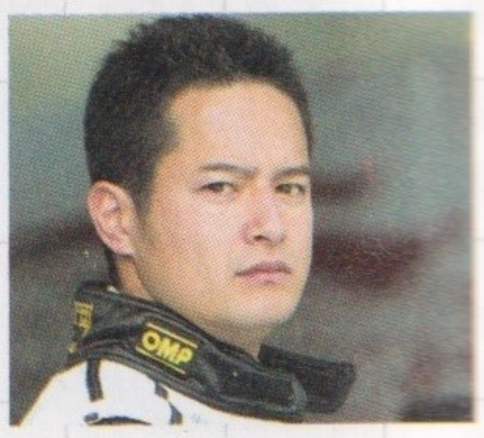
グッドスマイルレーシングとStudieの協力体制が復活。さらに、片山右京氏が率いる「TeamUKYO」が参加し、エントラント名は「GSR&Studie with TeamUKYO」になった。片山右京氏はスポーティングディレクターに就任する。佐々木雅弘選手に替わり、ドライバーに谷口信輝選手が加入。マシンはポルシェからBMWに戻った。

Drivers

谷口信輝
Nobuteru Taniguchi



番場 琢
Taku Banba



Team

GSR&Studie with TeamUKYO

Machine

初音ミク グッドスマイル BMW

APR.30-MAY.1

第2戦 富士スピードウェイ

レース距離 300km

Result 予選：4位　決勝：5位　Total Point：8pt

過去最高順位を更新!

東日本大震災の影響で第1戦の前に開催された第2戦。決勝前に本格的に雨が降り始め、チームはインターミディエイトタイヤ(浅溝で、弱い雨向き)を選択した。しかし、予想以上に雨が強くなり、早々にウェットタイヤ(溝が深く、強い雨向き)に交換。谷口選手が39周走り、番場選手に交代。5位まで順位を上げたところで、悪天候によりレースが終了する。プロジェクト発足以来、最高順位の5位を獲得した。



MAY.21-22

第1戦 岡山国際サーキット

レース距離 250km

Result 予選：8位　決勝：4位
Total Point：14pt

最高順位をまた更新!

スケジュール上は「第1戦」だが、延期により第2戦の富士スピードウェイ戦の後に開催されたレース。決勝では、スタートを担当した谷口選手が、4位まで順位を上げる。交代した番場選手は粘りの走りを見せ、最高順位を更新する4位でフィニッシュした。



JUN.18-19

第3戦 セパンサーキット

レース距離 250km

Result 予選：1位　決勝：1位　Total Point：34pt

初の海外参戦で、悲願の初勝利!

これまではセパンサーキットでのレースを見送ってきたが、この2011年に初参戦を果たす。予選では、初のポールポジションを獲得! 決勝でも、谷口選手がリードを広げると番場選手がその順位を守りきり、悲願の初優勝。プロジェクト開始から4年目にして成し遂げた快挙だった。





JUL.30-31

第4戦 スポーツランドSUGO

レース距離 250km

Result 予選：8位　決勝：6位　Total Point：39pt





マシンの接触を起こすも入賞は果たす

番場選手のスティントでGT500のマシンと接触し、スピンしながらコースアウト。幸いダメージは少なく、レースには復帰できたが大きく順位を落としてしまう。しかし、その後の番場選手の意地のドライビングで順位を上げ、6位でフィニッシュ。



AUG.20-21

第5戦 鈴鹿サーキット

レース距離 500km

Result 予選：6位 決勝：5位 Total Point：45pt



作戦成功で追い上げを見せる

雨で目まぐるしく路面の状況が変化する難しいレース。後半、雨が弱まったところで、スリックタイヤに交換するという賭けに出る。この賭けが成功し、谷口選手が驚異的なスピードで順位を上げ、5位でフィニッシュ。

SEP.10-11

第6戦 富士スピードウェイ

レース距離 250km

Result 予選：1位 決勝：1位 Total Point：65pt

国内初勝利! シリーズランキングも1位に!!

ここまで順調にポイントを重ねてきたミクZ4には、90kgのウェイトハンデと吸気制限が課せられた。それでも予選でポールポジションを取ると、そのままポールトゥウィンで優勝を果たした。





OCT.1-2

第7戦 オートポリス

レース距離 250km

Result 予選：7位 決勝：9位 Total Point：67pt

性能調整の影響でトップ陥落

富士での勝利により、さらなる性能調整を受け、ミクZ4の特徴であった圧倒的なスピードが失われてしまう。決勝では9位と、かろうじてポイントは獲得できたものの、ライバルチームにランキングトップの座を明け渡してしまった。





OCT.15-16

第8戦 ツインリンクもてぎ

レース距離 250km

Result 予選：1位 決勝：1位 Total Point：87pt

初音ミク、ついにGT300クラス最速の歌姫に!!

最終戦。ランキングトップの11号車（JIMGAINER DIXCEL DUNLOP 458）との差は5ポイント。予選は、優勝に大きく近づくポールポジションを獲得。決勝では、スタートを任された番場選手が、トップを守りきったまま谷口選手にバトンを繋ぐ。替わった谷口選手は、驚異的な走りで2位以下を大きく引き離す独走をし、そのままチェッカー。これによりシリーズランキングで逆転し、シリーズチャンピオンを獲得した。プロジェクト発足から4年目で勝ち取った栄冠に、チーム関係者もファンも歓喜に酔いしれた。





2011 Season | Total Point 87 pt. | Ranking 1 th

特別戦

NOV.11-13

FUJI SPRINT CUP

富士スピードウェイ

レース距離 100km

第一レース（谷口選手）Result 予選：2位 決勝：1位

第二レース（番場選手）Result 予選：12位 決勝：1位

チャンピオンの勢いそのままに、1位を獲得!

富士スピードウェイで開催されたエキシビジョンマッチ。通常のレースとルールが異なり、第一レースの決勝が土曜日、第二レースの決勝が日曜日に行われる。ドライバーの交代はなく、一人一人がどちらかのレースに出場する。第一レースでは谷口選手、第二レースでは番場選手が優勝。チームに今シーズン5個目の優勝トロフィーをもたらした。





2012

2009年のGT300クラスチャンピオンの片岡龍也選手が、この年からドライバーとして加入。また、マシンが2台体制になった。チャンピオンナンバーの0号車を谷口選手と片岡選手、4号車を番場選手と佐々木選手が担当する。片山右京氏は、スポーティングディレクターと、4号車の監督を兼任した。

Drivers ― 0号車

谷口 信輝
Nobuteru Taniguchi



片岡 龍也
Tatsuya Kataoka



Drivers ― 4号車

番場 琢
Taku Banba



佐々木 雅弘
Masahiro Sasaki



Team ― GSR&Studie with TeamUKYO ― **Machine** ― 0号車 GSR 初音ミク BMW / 4号車 GSR ProjectMirai BMW

MAR.31-APR.1

第1戦 岡山国際サーキット

レース距離 300km

0号車Result 予選：7位 決勝：3位 Total Point：11pt
4号車Result 予選：22位 決勝：15位 Total Point：0pt

2台体制となった新生GSR発進!

2台体制となったGSR。これまでのカラーリングを踏襲した0号車、セガのゲームソフト「初音ミク and Future Stars Project mirai」とタイアップした4号車で、全8戦に挑んだ。その初戦となる岡山国際サーキットでは、0号車が予選7位と苦戦。さらに、4号車は22位と大きく出遅れてしまった。決勝では0号車が、周りのマシンとの性能差で苦しみながらも、ミスのない走りで徐々に順位を上げていく。ライバルたちの脱落もあって最終的には3位に入り、開幕から表彰台に乗った。一方4号車は、予選から順位を上げたものの、予選の出遅れが響き15位という結果に終わった。





MAY.3-4

第2戦 富士スピードウェイ

レース距離 500km

0号車Result 予選：4位 決勝：1位 Total Point：31pt
4号車Result 予選：ー 決勝：11位 Total Point：0pt

0号車が優勝! 4号車は公式練習でクラッシュ!

荒天に見舞われた富士スピードウェイでの第2戦。公式練習で番場選手が乗る4号車がクラッシュし、修理のため予選を走れなくなった。そんな暗いムードの中、スペアのボンネットに個人スポンサーやスタッフが寄せ書きをし、まさかの「寄せ書きボンネット」が完成する。決勝では、0号車がほかのマシンに接触されコースアウトするものの、残り周回数わずかというところでトップに立って優勝。みんなの想いを乗せた4号車は11位で完走した。





JUN.9-10

第3戦 セパンサーキット

レース距離 300km

0号車Result 予選：7位 決勝：12位 Total Point：31pt
4号車Result 予選：9位 決勝：10位 Total Point：1pt

0号車、無念のガス欠

0号車は、タイヤ無交換でピット作業を短縮する作戦があたり、2位まで順位を上げる。しかし、ファイナルラップでガス欠を起こし、つぎつぎとライバルに抜かれ12位でレースを終える。4号車は10位に入りポイントを獲得。







JUL.28-29

第4戦 スポーツランドSUGO

レース距離 300km

0号車Result 予選：15位　決勝：7位　Total Point：35pt
4号車Result 予選：16位　決勝：11位　Total Point：1pt

バージョンアップするも、精彩を欠く結果に



第4戦の直前に、0号車のバージョンアップが完了。これまで2011年モデルのマシンを使っていたが、バージョンアップキットを組み込むことで2012年モデルと同等の性能を得られるのだ。今季はここまでライバルとの性能差に苦しんだが、ここからの巻き返しに期待が持てる。しかし、迎えたSUGOでは、0号車が7位、4号車が11位という結果に終わった。

AUG.18-19

第5戦 鈴鹿サーキット

レース距離 1000km

0号車Result 予選：3位　決勝：ー　Total Point：35pt
4号車Result 予選：10位　決勝：7位　Total Point：6pt

またもガス欠!





予選を3位で突破した0号車だったが、決勝では序盤でガス欠を起こし、リタイヤ。燃料消費計の数値と消費した量に誤差があったため、表示上はまだ入っているはずのガソリンが実際にはなくなっていたのだ。0号車はノーポイントでポイントランキング6位に後退。一方、4号車はGT500クラスのマシンに接触されコースアウトする場面があるも、7位で完走。番場選手と佐々木選手のコンビになってからは、最高順位を獲得した。

SEP.8-9

第6戦 富士スピードウェイ

レース距離 300km

0号車Result 予選：7位　決勝：8位　Total Point：38pt
4号車Result 予選：13位　決勝：11位　Total Point：6pt

性能調整の影響はここでも大きく……

性能調整によりトップスピードが伸びない0号車。第6戦でも、スピードが上がりきらず、前を走るマシンを抜きたくても抜けないという我慢のレースになった。結果、0号車は8位、4号車は11位という結果に終わった。





SEP.29-30

第7戦 オートポリス

レース距離 300km

0号車Result 予選：11位　決勝：5位　Total Point：44pt
4号車Result 予選：19位　決勝：12位　Total Point：6pt

連覇の夢、潰える

台風接近の影響で雨が降り続けたオートポリス。予選は、0号車が11位、4号車が19位と精彩を欠き、それぞれ決勝での順位アップを狙う。決勝では、0号車が着実に順位を上げていくが、片岡選手がピットレーン速度違反のためペナルティーを課せられる。このペナルティーが大きく影響し、順位を落としてしまった。0号車は5位、4号車は12位でフィニッシュ。0号車のシリーズランキングはこの時点で7位となり、最終戦前にシリーズチャンピオンの可能性が消滅した。



OCT.27-28

第8戦 ツインリンクもてぎ

レース距離 250km

0号車Result 予選：7位　決勝：4位　Total Point：52pt
4号車Result 予選：18位　決勝：17位　Total Point：6pt

最終戦も表彰台ならず



最終戦は、0号車が予選7位、4号車が18位でスタート。決勝でそれぞれ順位を上げるも、0号車が4位、4号車が17位でレースを終えた。初の2台体制で臨んだ2012年だったが、ライバルマシンとの性能差に苦しみ、2台とも結果を出せなかった。

2012Season	0号車	Total Point 52pt.	Ranking 5th	4号車	Total Point 6pt.	Ranking 22th

特別戦

レース距離 100km

NOV.16-18

FUJI SPRINT CUP 富士スピードウェイ



第一レース	0号車(片岡選手)	Result	予選：5位	決勝：5位
	4号車(佐々木選手)	Result	予選：20位	決勝：17位
第二レース	0号車(谷口選手)	Result	予選：11位	決勝：20位
	4号車(番場選手)	Result	予選：18位	決勝：12位

谷口選手が好走するも、トラブルでピットイン

前年と同じく、富士スピードウェイにて開催されたスプリント戦。1日目の決勝は雨の中開催され、片岡選手は5位、佐々木選手は17位でフィニッシュ。2日目に出場した谷口選手は、予選11位スタートから3位まで順位を上げる。しかし、18周目(残り4周)でピットインして0号車を格納。0号車から異音がしたので、大事を取っての判断だった。番場選手は、予選から6つ順位を上げ、12位でフィニッシュ。



2013

「王座奪還」をテーマに、再び1台体制に戻して戦うことになった。ドライバーは、前年に0号車を担当した谷口選手、片岡選手が続投。首脳陣も前年から変わらない布陣で臨む。また、BMWからのサポートが強化され、開幕から2013年モデルのマシンを投入できることになった。万全の体制で王座の奪還に挑む。

Drivers

谷口 信輝
Nobuteru Taniguchi



片岡 龍也
Tatsuya Kataoka



Team GSR&Studie with TeamUKYO

Machine GSR 初音ミク BMW

APR.6-7

第1戦 岡山国際サーキット

レース距離 300km

Result 予選：6位　決勝：2位　Total Point：15pt

開幕で2位を獲得!

暴風雨の中で行われた予選は6位で通過。うって変わって晴れた翌日の決勝では、スタートから8周で5位の位置につける。ライバルの脱落や素早いピット作業にも助けられ、終盤には2位まで順位が上がり、そのままチェッカー。初の岡山での優勝とはならなかったが、貴重な15ポイントを獲得した。







APR.28-29

第2戦 富士スピードウェイ

レース距離 500km

Result 予選：8位　決勝：9位　Total Point：17pt

バーストに泣いた

富士スピードウェイにて開催された第2戦。予選ではライバルたちの速さに押され、8位と苦戦した。決勝では、1周目にマシン群に飲み込まれる形で15位まで順位を落とす。その後、12位まで順位を上げたところで、ライバルたちと膠着状態が続く。25周目で早めのピットインをし、全車のピットインが終了したときには、3位まで浮上していた。しかし、突如左フロントタイヤがバースト。これがコースの1コーナーで発生してしまったため、ピットインまでのほぼ1周を、パンクした状態で走らざるを得なかった。順位を大きく落とし、そこから追い上げを見せたが、最終的に9位でゴールした。



JUN.15-16

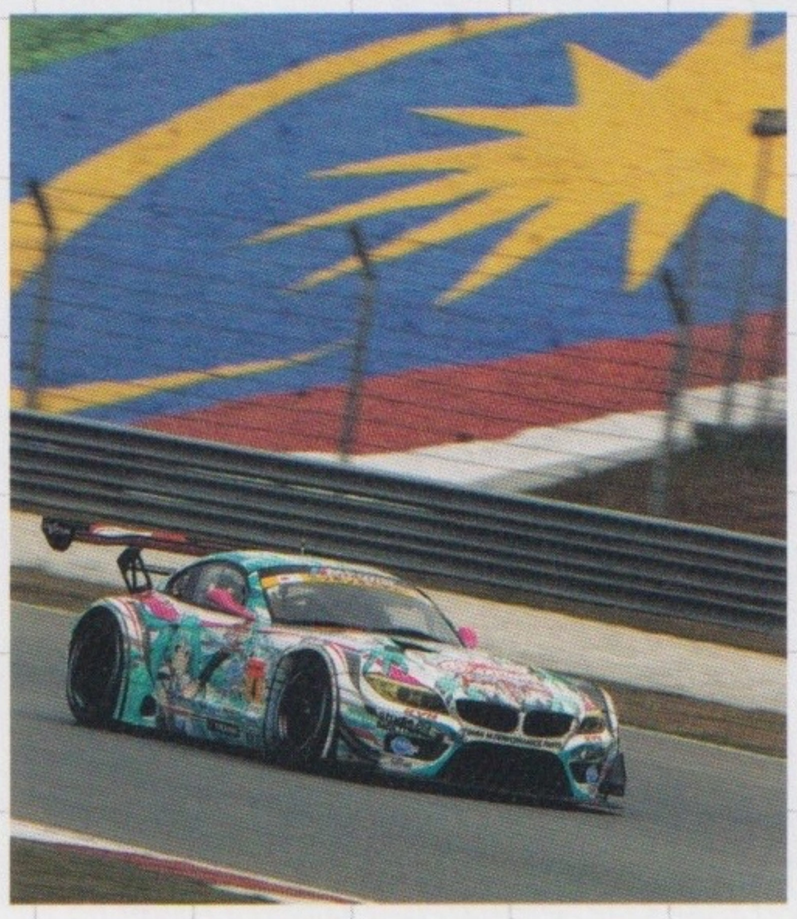
第3戦 セパンサーキット

レース距離 300km

Result 予選：16位　決勝：6位　Total Point：22pt

予選で苦しむも6位に

予選では、路面とタイヤのマッチングに苦しむ。タイムは16位となり、予選一回目を突破できなかった。決勝では、スタートドライバーの片岡選手が9位まで順位を上げる。早めのピットインで谷口選手に交代。その後、さらに6位まで順位を上げてフィニッシュ。



JUL.27-28

第4戦 スポーツランドSUGO

レース距離 300km

Result 予選：8位　決勝：15位　Total Point：22pt

タイヤ選択の賭けが裏目に

決勝で、レース中に降り出した大粒の雨を見て、ウェットタイヤに交換する賭けに出る。しかし、ウェットタイヤが効果を発揮するほどの雨にはならず、ズルズルと順位を落としてしまった。再びピットインし、インターミディエイトタイヤに交換するも、遅れを取り戻すことはできなかった。最終順位は15位で、シーズン初のノーポイントという結果に。





AUG.17-18

第5戦 鈴鹿サーキット

レース距離 1000km

Result 予選：17位　決勝：ー　Total Point：22pt

2位でチェッカーを受けるも、レース後に失格

鈴鹿では、サードドライバーとしてBMWのワークスドライバーであるヨルグ・ミューラーを起用した。予選は今シーズンワーストの17位で終える。しかし決勝では、スタートの片岡選手が9位まで順位を上げる。続くヨルグ選手は好タイムを連発し、2位まで浮上。5回ピットインする（ほとんどのチームは4回）という戦略も当たり、2位でチェッカーを受ける。しかし、レース後の車検で失格の発表がされた。車検では、「エンジンストップ」という項目がある。エンジンについているリストリクター（吸気を制限するパーツ）の穴を塞ぎ、完全に空気が入らないようにしてエンジンがストップするか確かめる検査だ。エンジンがストップしない場合は、別の箇所から空気が吸入されているという判断をされる。ミクZ4は、リストリクターの接着剤が剥がれており、わずかな隙間から空気を吸入したためエンジンがストップしなかった。GSRの抗議も実らず、規定に従って失格となった。



SEP.7-8

第6戦 富士スピードウェイ

レース距離 300km

Result 予選：5位　決勝：1位　Total Point：42pt

1年4ヵ月ぶりの勝利!!



公式練習でマシントラブルがあったものの、懸命の修理で予選に間に合い、今季最高の5位で予選を通過する。決勝では、セーフティーカー後のピットオープンのタイミングを見逃さずに素早くピットイン。谷口選手に交代後、1位に上がるとライバルより1～2秒速いタイムを連発。2位に40秒以上差をつけてフィニッシュした。



OCT.5-6

第7戦 オートポリス

レース距離 300km

Result 予選：8位　決勝：1位　Total Point：62pt

プロジェクト初の2連勝!

悪天候のため、予選が順延され、予選と決勝を同日に行なうタイトなスケジュールになった。決勝では、片岡選手がスタートを担当。7周目に3位に浮上すると、その順位を保ったまま25周目で谷口選手に交代。レース中に降った小雨で路面が濡れていたが、濡れた路面でもペースがあまり落ちない谷口選手は、ライバルより速いタイムで周回する。1位を走るマシンを44周目で抜くと、そのままトップでチェッカーを受けた。プロジェクト初となる2連勝を成し遂げる。



NOV.2-3

第8戦 ツインリンクもてぎ

レース距離 250km

Result 予選：7位　決勝：4位　Total Point：70pt

優勝争いに食い込むも

前走でポイントランキングが2位に浮上。トップまで8ポイント差と、チャンピオンの可能性を残して臨んだ最終戦。予選では、ウェイトハンデを降ろしたライバルたちの速さに一歩及ばず、7位で終えた。決勝では片岡選手が序盤で順位をひとつ上げ、6位でピットイン。タイヤ無交換でピット作業短縮の作戦を選ぶ。ライバルたちがピットインをするころには、順位を4位まで上げた。ミクZ4は、前を行く3台にじわじわと迫るが、追い抜くことはできなかった。シリーズランキング3位でこのシーズンを終える。



2013Season　Total Point 70pt.　Ranking 3th

特別戦

NOV.23-24

FUJI SPRINT CUP 富士スピードウェイ

レース距離 100km

第一レース（片岡選手）Result　予選：10位　決勝：ー

第二レース（谷口選手）Result　予選：8位　決勝：3位

レジェンドカップResult　予選：1位（「速すぎる！」という理由でペナルティーを課せられ21位に降格）　決勝：1位

右京&谷口でレジェンドカップに挑む!

2013年のエキシビジョンマッチは、土曜日に予選と第一レースの決勝、日曜日に「レジェンドカップ」と第二レースの決勝を行うというスケジュール。第一レースは片岡選手が出場し、予選から順位を上げるもマシンに異変を感じリタイヤ。翌日のレジェンドカップは、往年の名ドライバーが集まるイベントレースで、片山右京氏と谷口選手とのコンビが出走。「86ミク（詳細は122ページ）」に乗り、優勝を勝ち取った。続く第二レースでは、谷口選手が3位になり表彰台に乗った。





3回もチャンピオンに輝いているというのは誇りに思っています



ドライバー 谷口信輝

――GSRに加入して7年、名実ともに大黒柱としてチームを支えてきた谷口選手ですが、そもそもどんなきっかけでGSRに入ることになったのでしょうか?

谷口　2008年に初音ミクのマシンが出てきた時には、他のチームにいて外から見ていたわけなんですが、「すごいのが混ざってきたぞ」と(笑)。その時のドライバーとは仲がよかったですし、レース界を盛り上げるという意味ではサーキットに新たなファン層を連れてきてくれてありがたい、と好意的な目で見ていました。反面、このチームのことをよく知らなかったですし、現在とは違いまだ牧歌的な雰囲気もあったので大学のサークル的なノリなのかな……と思って、レースの邪魔にはならないでいてほしいなとも感じていましたね。

――結構ぶっちゃけますね(笑)。

谷口　それで、2010年のオフに大橋(逸夫氏、元チーム監督)さんからオファーをいただくことになりまして……。当時のGSRは、言い方は悪いですがレースに参加しているだけのチームでした。僕はチャンピオンを獲るためにレースを戦っているので、そんなチームに乗るなんて考えられなくて「俺が初音ミク?　嘘でしょ!?」みたいな思いでしたね。初音ミクはまったく知りませんでしたし、僕からは遠い世界だと思っていたので。だから話半分に聞いていたんですよ。そうしたら、大橋さんからのオファーの後に、突然知らない番号から電話が掛かってきて。出たら「片山右京です」って(笑)。

――谷口さんの世代では知らない人はいないくらいのスーパーヒーローですよね。

谷口　それで「乗ってよ」とか言われて。右京さんまで使ってくるなんてズルい、と思いました(笑)。ただ、その時にはちょうど他のチームからもオファーが来ていて、そこはプロとして天秤にかけさせてもらっていました。

――どんなところで判断するんですか?

谷口　契約内容だけではなく、チームとして資金力も含めたポテンシャル、マシン、パートナーとなるドライバー、メンテナンスガレージなど全体のパッケージを見ます。勝つために、なるべく強くて条件のいいチームに乗りたいですからね。それで、大橋さんにはメンテナンスガレージをRSファイン(現在もGSRを担当)にしてほしいだとか、パートナーを変えてほしいとか、僕からもいろいろと条件を出して話をして、熟考した結果このチームに乗せてもらうことにしたというわけです。



俺が初音ミク?
嘘でしょ!?

――事前の評価はかなり厳しめでしたが、実際にマシンに乗ってみていかがでしたか?

谷口　当時のマシンであるBMW Z4にシェイクダウン(新車のテスト走行)で乗ってみたら、思いのほか速くてポテンシャルを感じました。「これはチャンピオンを狙えるかもな」と。

――そして、そのマシンで初年度にいきなり目標であった年間チャンピオンを獲得します。

谷口　それはもちろん、マシンの速さだけでなく、ドライバーの力とか、いろんな要素があって達成できたことです。とは言え、最初はまったく馴染めなかったですね。契約はしたものの、やっぱりシーズン開幕当初は「俺が痛車に乗るわけ!?」とか思っていましたから。参入当初から見ていて、まさか自分が関わるとは思っていませんでした。

――そんなチームに加入して7年が経ちました。成長を感じる部分はありますか?

谷口　僕が入る前はただ参加していただけの大学のサークルみたいなチームでしたが、この7年でしっかりと戦えるようになったと思います。片岡が入ってきてからは、より総合力も上がりましたね。毎年チャンピオン争いの常連にもなって、自他ともに認める強豪チームだと思います。

――GSRと、これまでに走ってきたチームとの違いはどんなところにあると思いますか?

谷口　チャンピオンを獲るには、あらゆる要素で最高水準のクオリティーを求められるんですよ。ただ、どのチームも何かしらの要素が欠けていたりして、勝てるパッケージというのはなかなか整えられないのが現実です。ただGSRでは、僕が望む"勝てるパッケージ"を安藝代表が揃えてくれるんです。「アレが欲しいコレが欲しい」と、結構ワガママ言っているんですけどね(笑)。パッケージを整えてもらえるから、僕はただチャンピオンを獲るためだけに全力を注げる。だから今のチームには不満はまったくなくて、一番ありがたいチームだと感じています。

――安藝代表への感謝は、片山右京監督もつねづね口にしていましたね。

谷口　グッドスマイルカンパニーという有名な会社の社長が、こんなに車好きでいてくれることがありがたいです。最初はこんなにお金を使うはずではなかったと思うんですけど、僕を起用してからどんどん予算が膨らんでいるんじゃないでしょうか。テスト走行も相当やらせてもらっていますし。それを文句も言わず、ただ万全の体制作りのためにサポートをしてくれるので、僕からは何としても結果でお返しするしかないですね。

――マシン開発のためのテスト走行にも、かなり力を入れているようですね。

谷口　テスト走行はバンバンやっています。とくに、YOKOHAMAとタッグを組んで行っているタイヤ開発は重要ですね。今はマシンがいいだけでは勝てませんから。タイヤメーカーも我々も「チャンピオンを獲る」という目的で合致しています。"勝てるチーム"として、YOKOHAMAの中ではプライオリティー(優先順位)を高く設定してもらっているので、僕らもそれに応えるべく、そして勝つためにタイヤ開発のためのテスト走行に資金を投入してもらっています。

――そうしたトータルパッケージの熟成もあり、ついに3度目のチャンピオンを獲得しました。次の目標などは考えていますか?

谷口　GT300のチャンピオンを獲ったから、次はGT500だ……というのはないのですが、チームとしては当然2連覇が目標となってきます。じつは、これまでGT300で同一チームが2年連続でチャンピオンを獲ったことはないらしくて、当面はそれがターゲットですね。

――2連覇のためには、どんな要素が求められると思いますか?

谷口　悩ましいのは"BoP(性能調整)"問題です。僕らの努力はもちろんですけど、これの内容次第で戦い方もだいぶ変わってくるので。そして、YOKOHAMAにもかかってくるところは大きいんですよ。ここ数年、GT300でも各チームのパッケージが揃ってきて確実にレベルが上がっています。昔はド

僕が望む“勝てるパッケージ”を安藝代表が揃えてくれる



ライバーにアマチュアの選手を乗せたりとか、どこかにプロでない要素が混じっているチームが多かったので、チャンピオン争いをするチームも限られていたのですが、今では多くのチームがチャンピオンを獲れるようなドライバーやマシン、サポート体制を揃えているうえに、YOKOHAMA、ダンロップ、ブリヂストンという３大メーカーのタイヤ戦争まで始まっている。ちょっとの違いがチャンピオン争いを大きく左右してしまうような状況になっています。

――かつてない戦国時代ですよね。

谷口　GT500という上位カテゴリーも厳しいですが、じつはGT300でも政治力まで駆使した熱い戦いが行われているんですよ。だから、僕らが2018年もチャンピオンを獲ろうと思ったら、2017年以上にしぶとい、どんなレースでもきちんとポイントを拾うような走りをしないといけない、というわけです。

――2017年シーズンは優勝は1回でしたが、チャンピオンを獲るためにはもっと勝つ必要があるということでしょうか。

谷口　もちろん各レースで優勝はしたいと思っていますが、そうは上手く事が運ばないのがGTです。24くらいのチームすべてがチャンピオンを、優勝を目指しているわけですから、簡単に獲れるものではないんですよね。そんな中、僕らが３回もチャンピオンに輝いているというのは誇りに思っています。

――では、もう一度これまでを振り返っていただきたいのですが、この７年間で一番印象に残っている出来事は何でしょうか？

谷口　やっぱり最初（2011年）にチャンピオンを獲った時のことは忘れられませんね。GT選手権に出て10年目でやっと獲れたタイトルだから。それから、2014年の２回目のチャンピオンを決めたレースも。とても苦しい、長いレースでした。人生で一番長く感じたんじゃないかな。何とかもぎ取ったという思いがあります。３回目ももちろんうれしかったですが、今回はどちらかというとホッとしたところのほうが大きかったですね。まぁ、１回目と２回目のチャンピオンを決めた瞬間は一生忘れないと思います。

――苦しんだ末の栄冠ですしね。

谷口　苦しい思い出なら他にもいっぱいありますよ！　ガス欠したり、パンクしたり、レース後の車検で失格になったりとか……。もちろん、一番を挙げろと言われたらチャンピオンを決めたレースになりますね、やっぱり。

――谷口選手と言えば、男泣きのシーンで印象に残っているファンが多いようですが。

谷口　あれは自然にというか、我慢できずに出ちゃうんですよね。僕は異常なほど負けず嫌いなので、負けてヘラヘラ笑ってなどいられないし、とくに最終戦は１年間の集大成で、それまでに悔しい思いをしてからのチャンピオンだったので。2015年は本当にダメな年で、その時は「我慢貯金」なんて言っていましたが、正直膨れあがって爆発寸前でした。勝てるパッケージを揃えられなかった自分に腹が立っていたんです。だから、それらを乗り越えて勝つと涙が出てきますね。

――続いて、その苦しい戦いをともに乗り越えてきたパートナー、片岡龍也選手について伺いたいと思います。谷口選手にとって、片岡選手はどんなドライバーなのでしょうか？

谷口　安心、信頼できる、そして僕よりも若いのですが尊敬もしているドライバーです。とてもクレバーな男なんですよ。まずミスをしないし、何より速いし。彼がいるからこそGSRで戦えていると思っています。もう長い付き合いになりますが、大事なパートナーですね。

――ファンの間でも名コンビぶりは有名ですよね。谷口選手がGSRに加入するきっかけにもなった、片山監督についても伺えますか？

谷口　具体的にああしろ、こうしろという指示があるわけではないんですよ。あれほどのキャリアを持った方だったら、過去の自分の経験から意見を言ってくるものだと思っていたのですが、右京さんは全然そんなことなくて。むしろ、チームのムードメーカーとして、周囲を盛り上げてくれようとしたりとか、僕と片岡のこともすごく持ち上げて擁護してくれたりするんです。チームが苦しい場面でもいつもプラス思考で盛り上げて助けてくれますし、ドライバーとしてもありがたいですね。

――そんな皆さんを支えてくれる、ファンや個スポについてはどう感じていらっしゃいますか？

谷口　GSRのファンたちは、僕が知っているレースファンとはだいぶ違っていたので、最初は驚きました。“オタク界”のことをあまりわかっていなかったので、ちょっと苦手意識もありましたね。でも、接しているうちに、これまでのレースファンとは違った熱のすごさに気付いていきました。だんだん、スタンドに緑色の人たちがいっぱいいるのを見るたびに、大切な仲間であり、自分たちを後押ししてくれる力だと思うようになってきたのを覚えています。個スポという制度で、お金という直接的な要素で力を貸してもらっている部分はあると思うんですが、それだけでなく“波動”のようなエネルギーを感じるんですよね。もし、レースの流れに分岐点があって、それがどっち側に転ぶかわからない……という時、皆のエネルギーが流れを呼び寄せるということはあると思うんですよ。だから、彼らの応援は僕らの武器になっていると感じています。

――10年後、GTプロジェクトが20周年を迎えるころにはどうなっていると思いますか？

谷口　わからない。だって、今から10年後って言ったら俺56歳だよ（笑）。そのころはさすがにもう乗っていないとは思うんですが、それも安藝さん次第ですね。「レースを降りたらどうするの」とはよく聞かれますが、むしろ僕が聞きたいくらいです。46歳という年齢で、（日本の）ドライバーとしては最高齢チャンピオンじゃないかって思うんですけど（全日本F3000、現スーパーフォーミュラの星野一義氏と並んで最高齢）、まだレース業界を盛り上げるために必要とされている感じはするので、もうちょっと頑張ろうかとは思っています。もし、僕にくたびれた感が出て、速く走れなくなったら考えますが、まだ戦えているはずですので……自分調べですけど（笑）。ただ、周りが許してくれている間は、もうちょっとレーシングドライバーを続けようと思っています。

――谷口選手が辞める姿は、今のところまったく想像できませんね。

谷口　安藝さんが「もう辞める」と言ったところが僕も降りるところだと思っているんですけど、もしかしたら安藝さんも「谷口が降りる時が辞め時」とか思っているかもしれませんね。安藝さんと僕、どっちが先に音を上げるかの競走なのかもしれません。

――そんなところでも競走しているんですね。さすがの負けず嫌いですが、やはりそれもドライバーに必要な資質ですか？

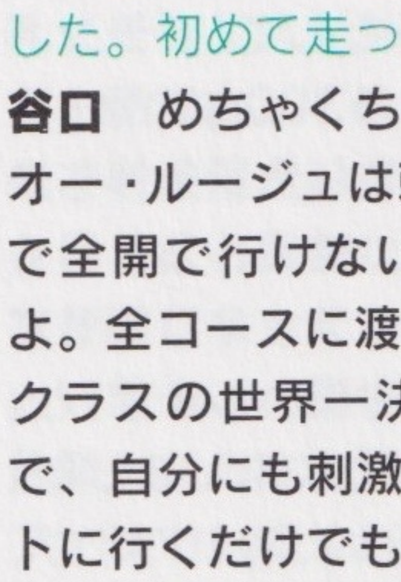
谷口　当然ですね。負けず嫌いじゃない人間がやるべき職業ではないと思います。片岡のことをクレバーと言いましたが、内面は負けず嫌いで熱い男です。僕ほど表に出すことはありませんが。人によって感情が露骨に外に出るタイプ、内に秘めるタイプと分かれるとは思うのですが、気が優しくてすぐ「どうぞ」と言ってしまうタイプの人間は、この世界ではやっていけないかもしれませんね。

――その負けず嫌いたちが世界一を決める、スパ24時間に2017年、ついに参戦されました。初めて走ってみていかがでしたか？

谷口　めちゃくちゃ楽しかったです。とくにオー・ルージュは刺激的で。絶妙なバランスで全開で行けないようになっているんですよ。全コースに渡って楽しかったです。GT3クラスの世界一決定戦みたいなレースなので、自分にも刺激になりましたし、サーキットに行くだけでも伝統を感じられるコースでしたね。ゴールまでたどり着けなかったことは残念でしたが、あのコースを走れただけでも嬉しかった。そういう意味では満足しましたね。

――読者へ最後にメッセージをお願いします。

谷口　初音ミク GTプロジェクトが10年で、僕もそのうち７年やらせてもらっていますが、継続は力なりという言葉を感じています。僕らもまだまだ頑張っていくつもりなので、今後も応援していただきたいなと思います。



1971年5月18日生まれ、広島県出身。10代の頃から二輪レースや四輪のドリフトレースで活躍していた。レーシングドライバーとしてのデビューは30歳と遅かったが、D1、スーパー耐久、GT選手権などあらゆるカテゴリでタイトルを獲った優勝請負人。

GSRは、自由度があって自分自身が楽しめる環境でもあります



ドライバー 片岡龍也

――谷口信輝選手とともにGSRの大黒柱として活躍されている片岡選手ですが、加入のきっかけはどういうものだったのですか？

片岡　もともと谷口さんとはコンビを組んで走っていたことがありまして(2008年、スーパー耐久でシリーズチャンピオン)、その縁で谷口さんが2011年にチャンピオンを獲った後、翌年のパートナーとして僕の名前を挙げてくれたみたいで。それで大橋(逸夫氏、元チーム監督)さんから僕に直接連絡が来て「ウチのチームに来ませんか」とオファーをいただきました。ただ、その頃は僕もまだGT500で走っていたところだったので、最初は「ちょっと考えさせてください」と返事をしました。

――GSRの戦場はGT300クラスですしね。

片岡　GT500という、ワークスチーム(自動車メーカーなどの手厚いバックアップを受ける大きなチーム)がしのぎを削る世界は、一度降りてしまうと復活するのが難しいところがありますから。その中でGT300にクラスを変えるのはかなり難しい選択でした。正直、フィフティーフィフティー……というか、クラスだけで言えばそれ以下の選択肢なんです。

――そんな中、結局はGSRへの加入を決めることになるわけですが……。

片岡　当時在籍していたチームが苦しい状況でレースをしていて、正直トップ争いをできるような環境ではありませんでした。「500には出ているけど……」という状態ですね。片や、GT300と言ってもその年のチャンピオンですから、ドライバーとして「ブランドの500か、優勝争いができる300なのか」というところでずいぶん悩みました。条件も決して悪くなかったですしね。結局、2ヵ月くらい悩んだ末、年明けまでにスッキリさせておこうと決めて、「よろしくお願いします」と。それで、2012年から乗ることになりました。

――熟考した上での決断だったわけですが、2011年のチャンピオンチームで戦う、ということのプレッシャーはありませんでしたか？

片岡　以前にもチャンピオンを経験しているので(2009年)、前年のチャンピオンだからどうこうというのはありませんでしたね。むしろ、戦えるチームだろう、といういいイメージで臨んでいました。

――そこから6年、片岡選手の目からチームはどのような成長を遂げたと思いますか？

片岡　当時はStudieがエントラント(チーム運営)していて、GSRがスポンサードしているという形でやっていたのかな？　それが、途中からGSRがエントラントに変わって。と言っても、メンテナンスはRSファインが一貫して担当していたので、実働部隊としてはそこまで大きな変化はなく、安定したクオリティーを保っているんじゃないかと思います。ただ、GSRがエントラントになってから、チーム運営の部分で熟成が進んできて、その面では大きく進歩したのかなと感じています。

――年々成長していったということですね。

片岡　最初は異業種のチームでしたが、今ではレーシングチームとしての雰囲気も十分にまとってきているんじゃないか、という気がします。今やGSRは、レース界では誰に聞いても知っているレーシングチームですからね。

――片岡選手にとっては、GSRの存在はキャリアの中でどんな位置付けなんですか？

片岡　ワークスチームで走っていた頃は、いろんな人や企業、モノが関わっていたので、単純に勝ち負けを喜ぶだけではない、そんな雰囲気の中でレースをしていました。一方で、僕がGT300でチャンピオンを獲ったときのBANDOHというチームは「成り上がるぞ！」というプライベーター(メーカーのバックアップを受けない独立系チーム)ならではの意地みたいなものやおもしろさもあったのですが、資金面で悩まされることも多かったです。

――それも、ちょっと前のGT300ではよくある体制だったと伺っています。

片岡　それに比べると、今のGSRの体制は資金面でもちゃんとしていて、クオリティー的にはGT500と遜色ないものがどんどん揃えられています。とは言え、プライベーターであることには変わりがないので、充実した環境の中で好きなことをやらせてもらっている。という感じですかね。ですから、僕にとってのGSRは、プロフェッショナルとしてやっている部分ももちろんあるのですが、自由度があって自分自身が楽しめる環境でもある……という位置付けになっています。

――そんな得がたい環境の中で走ってきて、印象に残っている出来事を挙げるとしたら？

片岡　いろんなことがありましたが、やはり僕の中では2014年、このチームでの初のチャンピオンを決めた瞬間ですね。僕にとって、3年前にチャンピオンを獲ったチームをさらに強化するために加入したのに、そこから2年タイトルを獲れずに迎えた年だったので。

――やはりプレッシャーもあったんですか？

片岡　もちろん、簡単に獲れるものではないとわかっているのですが、やはり1回は獲らなければと思っていました。それが3年目でようやく……でしたね。チャンピオンを決めた瞬間は、その責任を果たせたと感じました。2012年に新体制を作ったチームが、やっとひとつにまとまったかなとも思いました。

――では、加入してからのベストレースを挙げるとすればどのレースになるでしょうか。

片岡　2017年の開幕戦はベストに近いレースだったかもしれません。キャリアの中でも、あそこまで手応えがあって、しかもその力をきちんと発揮できたというのはありませんでしたから。途中でセーフティーカーが入ってしまってぶっちぎりとはならなかったのですが、内容的には完勝だったと感じています。

――開幕戦を勝ち、その後3年振りのチャンピオンに輝くわけですが、次の目標というのはすでに考えられていますか？

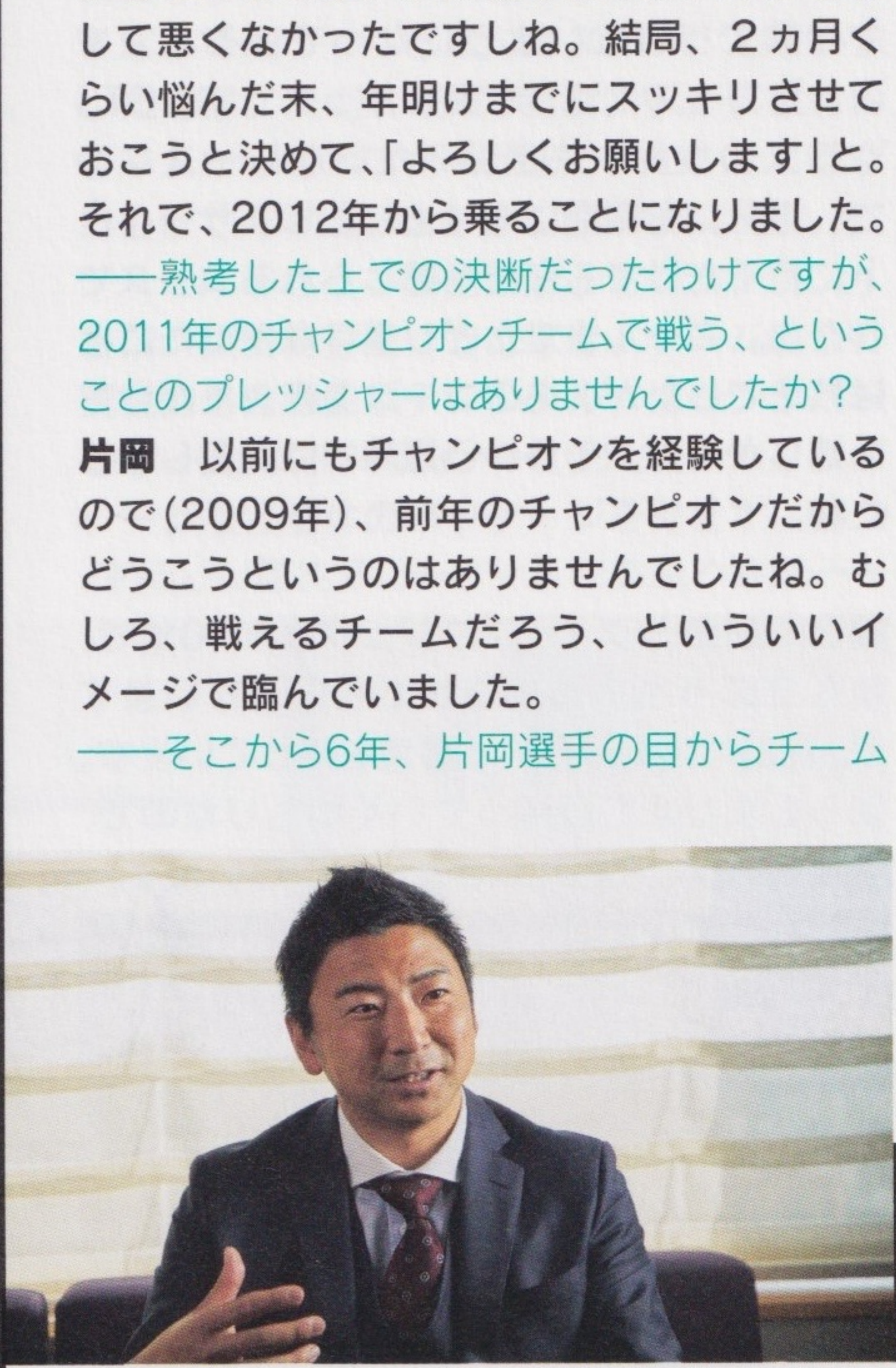
片岡　正直、この後ステップアップがあるわけでもない中でやれるとしたら、2連覇を達成したいなと。いつも、半ば冗談のように言っているのですが(笑)。2連覇するためには、その前にチャンピオンにならないといけないので、どんなチームにでもチャンスがあるわけではありませんしね。

――来年でいえばGSRだけに与えられたチャンスですね。

片岡　これで2018年に達成できなければ、次のチャンスは早くても2020年ということになりますね。また1からスタートなので……。

――やはり2連覇は難しいですか？

片岡　(難しい)理由はないはずなんですよ。チャンピオンを獲ったからといって、翌年のマシンにハンデを付けられたりとかはないので、単純にチャンピオンを獲るのが難しいと



やれるとしたら、2連覇を達成したい



あと10年あれば世界一にならなきゃおかしいと思います

いうことですね。実力はもちろん、運も相当持ち合わせていないと。

――2連覇に向けての頼れる相棒、谷口選手のことも語っていただけないでしょうか。

片岡　僕とはまったくタイプの違う人ですね。勝利という目標に向かっての努力を欠かさず、そのためには言いにくいことも全部ズバズバ言ってのけるし、衝突することさえも恐れずむしろ積極的(に衝突している)と言っていいくらいですから。

――片岡選手とは本当に違いますよね。

片岡　僕は相手との調和を重視してしまうので、どうしても環境を変えなければいけない時とか、難しいと思ってしまいます。でも、このチームでは、そんなときも谷口さんが突破口となって動いてくれるんです。もし、そこで何かあったら僕がうまくフォローしていればいいかな、という感じですね。

――その結果、すごくチームのバランスが取れているということなんでしょうか。

片岡　谷口さんがガンガン物申してくれることでチーム体制が強化されていっているので、ドライビングだけでなく、体制を整えるという意味でも大きな力を発揮してくれています。

――一方で、片山右京監督の存在についてはいかがでしょうか？

片岡　ドライバー出身ということもあって、僕らの気持ちをよくわかってくれているのは大きいです。じつはレース中に監督と話すことはあまりないのですが、それもそのせいだと思いますよ。監督というと、レース中に指示を逐一出しているかのようなイメージがあるかもしれませんが、ドライバーにしてみれば「後ろから車来てる」とか「前と何秒差」みたいなことは、言われなくても見ればわかる情報なので、正直「集中したいから静かにしておいてくれ」と思っているんですよね(笑)。

――マンガなどでもそういう光景をよく見掛けますが、じつは迷惑だったんですね……。

片岡　右京さんが頼りになるのは、体制強化などそれ以外の部分です。独自のコネクションを持ってきてくれたり、裏でネゴシエーション(交渉)的なことをしてくれていたりと、右京さんにしかできないことを頑張ってくれているんですよ。あとは、世界的に活躍している人ということもあって、チームにブランド力をもたらしてくれるというか。

――ブランド力……ですか？

片岡　GSRは、初音ミクというキャラクターで世間の耳目を集めていると思うのですが、ともすれば色物に見られてしまう部分もあるんですよね。でも、右京さんがいるおかげできちんと評価してもらえるんです。本当は、「レース中に無線でアドバイスしてもらっているんです」とか言うべきかなとも思ったのですが、嘘になってしまうので(笑)。

――初音ミクと並ぶ、チームのアイデンティティーですよね。そして初音ミクや片山監督とともにチームを支えてくれているのが代表の安藝貴範氏です。安藝さんについてもお話を伺えますか？

片岡　チームオーナーという立場の人は、一般的には“金は出さず、されど口は出す”人が多いのですが、安藝さんは逆で“金は出すが口は出さない”といういいオーナーです。

――神様のような存在ですね(笑)

片岡　環境は整えてくれるけれども、専門的な部分やレースについてはこちらを信頼して任せてもらえていますね。

――個スポを含めたファンの皆さんについてはいかがですか？

片岡　ひと言で表すと“素晴らしい仲間たち”ですよね。すごくピュアで応援するターゲットも明確ですし、“個スポ”というシステムで僕らを応援してくれて、スパの時にも“オー・ルージュをやっつけろ”という突然の支援要請にもすぐ対応してくれるあの人たちは、皆すごいな、と思いましたね(笑)。

――しかも、集団で行動していてもきちんと規律が取れているんですよね。

片岡　サーキットに来てくれる人たちも、緑のジャージを来ているので存在感がすごいんですけど、ルールを守って観てくれているのは嬉しいです。ホームストレートで、いつもでっかい旗をたくさん振ってくれていて、「手疲れないかな」と思いつつも喜んでいます。モータースポーツファンは、複数のチームを応援しているという人が多いのですが、GSRのファンの皆さんはウチだけに集中して応援してくれているのでありがたいです。

――そんな片岡選手は、子どもへのファンサービスでも有名ですよね。

片岡　とくに意識はしていないのですが、自分が動けるときは、少しでも楽しんで帰ってもらえるように何かやりたいと考えています。SUPER GTではファミリー層や子どもに向けたファンサービスを展開していますが、子どもたちも10年ぐらい経つと、免許を取って観に来られる年齢になりますよね。もし、子どもの頃にレースを好きになってもらっていれば、一生モータースポーツのことを好きでいてくれるかもしれない。だから、未来のファンを育てるという意味でも、とくに子どもには「楽しかった」と思って帰ってもらいたいという気持ちは強いですね。

――片岡選手自身は、今後ドライバー以外に夢や目標などはあったりするんですか？

片岡　僕の希望としては、生涯、死ぬまでモータースポーツに携わっていきたいと思っています。僕は13歳からカーレースというフィールドで戦っていて、ここまでキャリアを積んできました。そのたくさんの経験を人に還元しないのは、責任を果たせていないんじゃないかと思います。だから、その経験・知識を伝える手段として、監督をやったり、チームを作ってみたりして少しずつ還元しているというイメージですね。そうしながら、そこに自分の居場所を作って生活が成り立てば、何も言うことはありません。

――そんな熱い片岡選手は、ファンから“日本一、米俵が似合う男”と言われていますが、そのことはどう思っていますか？

片岡　本来ならそんな(体型の)ドライバーじゃいけないんですよね。プロとしてはもっとキチッとしろよとツッコミが入るところです(笑)。でも、こうなってしまった以上、受け入れて前向きに展開しようかなと。本当は「体脂肪8％です！」というキャラのほうがプロっぽいと思うのですが、このキャッチフレーズで皆さんが喜んでくれるなら、それはそれでいいかな、なんて思っています。

――初音ミク GTプロジェクトが20周年を迎える頃にはどうなっていると思いますか？

片岡　これから10年後となると、もう日本には留まっていないかもしれませんね。もしかしたら、SUPER GTはやめてヨーロッパのシリーズを転戦している可能性もあります。

――一気にスケールが広がりましたね！

片岡　このチームの良さは、固定概念がないところと言いますか、これまでの常識に縛られずに活動できるところだと思うんですよ。だから、何度も日本一を獲ったら次はアジア一、世界一を目指すようじゃないといけないかなと。この勢いで突き進めばあと10年あれば世界一にならなきゃおかしいと思います。

――その第一歩かどうかわかりませんが、今年はスパ24時間にも出場されました。

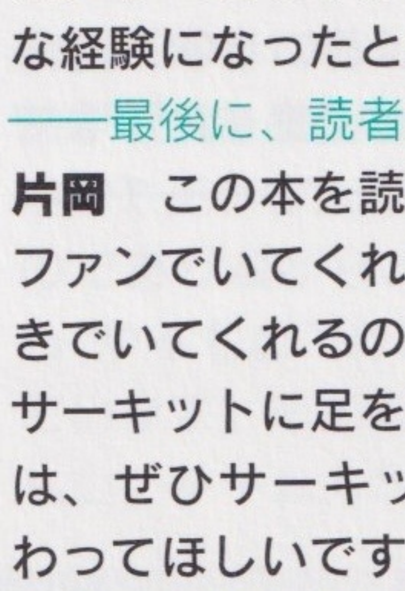
片岡　オー・ルージュはもちろんのこと、ブランシモンというコーナーがあって、僕の中ではこのふたつが走っていてとても楽しかったです。それ以外のコースでも、テクニカルな中速域のエリアが多くて、日本では得られない経験ができました。

――また出たいと思いましたか？

片岡　本来、出たいと言って簡単に出られるレースではなく、今回いろいろな方や企業の協力があって出場できたんですよね。もちろん、チャンスがあればまた走りたいです。ただ、結果として今回のような寄せ集めのチームで付け焼き刃で挑んでもどうにもならないということもわかったので、その面でも大きな経験になったと思います。

――最後に、読者へひと言お願いします。

片岡　この本を読んでくださる時点でだいぶファンでいてくれているのだろうし、車も好きでいてくれるのかなと思うのですが、まだサーキットに足を運んだことがないという方は、ぜひサーキットに来て生の雰囲気を味わってほしいですね。場所も遠いところばかりで、簡単には観に来られないかもしれませんが、チームとレース、両方の魅力を感じられるはずです。そして、感動を肌で感じたら友だちにも伝えてもらえると嬉しいです。少しでも興味があったら、ぜひ来てみてください。



1979年5月1日生まれ、愛知県出身。13歳でカートレースにデビューし、2004年からはフォーミュラ・ニッポンにも参戦。SUPER GTでも3度のチャンピオンに輝く一方、自らのチームを立ち上げるなど、監督業も始め、後進の育成にも貢献している。

ファンの皆さんを自分の子どものように愛しく感じています



GSR監督 **片山右京**

――まずは片山監督がチームに参加されてからの7年間を振り返っていただきたいのですが、就任当初のチームはどうでしたか？

片山　僕が入る前のことについてはよく知らないのですが、ウワサでは「相当にヒドい」と言われていましたね(笑)。

――チーム結成当初は、完走どころか出走もままならない状態だったといいますから……。そもそも、どういった経緯でチームに加わることになったのでしょうか？

片山　チーム代表の安藝さんから声を掛けていただいて、チームを強くしてほしいと言われました。

――声が掛かったのはいつごろでしたか？

片山　2010年です。色々とやるには準備や自分の考えも含めて意見交換させてもらいました。

――もともと安藝さんとはお知り合いだったのでしょうか？

片山　知りませんでした。F1の時によく観ていたと言って頂いて、お互いの共通の関係の方にご紹介頂きました。そこから一緒に会うようになって食事もしながらGSRのこともまったく知らなかったので、お話を聞きました。熱い人だな～という印象で僕と同じ負けず嫌いなので一緒にやろうと決断しました。

――時期的にも急な話ですし、戸惑いなどはなかったんですか？

片山　僕はずっと勝つことだけを目的にするワークスチーム（自動車メーカーなどの手厚いバックアップを受ける大きなチーム）でドライバーをやってきた人間で、GSRはプライベーター（メーカーのバックアップを受けない独立系チーム）ですから、多少の価値観の違いは覚悟していました。一方で、"人を育てる"という使命感のようなものもありましたし、個スポ（個人スポンサー）に報いるために勝たねばならない、というGSRならではの環境もあって、あらゆるものが今までと違う、そんな状況への挑戦というモチベーションは高かったかもしれません。

――それでスポーティングディレクター就任を引き受けたというわけですね。就任してからの仕事はいかがでしたか？

片山　自分は監督という器でもないと思っていたし、最初は正直、何をやっていいかもわからなかったんです。ましてや、僕とは今までまるで縁遠い存在だった、ミクちゃんもいましたしね(笑)。

――最初はだいぶ手探りだったのですね。

片山　でも、チームとともに戦っていくうちに、いろんなことを学んでいってどんどんのめり込んでいきました。個スポとの関わりも、僕にとっては大きな変化をもたらしてくれたと思っています。

――個スポについては後ほど伺うとして、そんなチームが2017年で3度目のチャンピオンを獲得するまでに至るわけですが、この7年間でどんな成長を感じましたか？

片山　3回もチャンピオンを獲るというのは、ほかのチームにしてみても尋常ではない功績ですよね。ただ、それはチームとしての成長というよりは、ボロボロだった体制をきちんと整えたことが要因だったのかなと思っています。とくに、谷口信輝というドライバーの力と、安藝さんの情熱が大きな支えとなっていたのは間違いありません。

――片山監督、谷口選手が参加して1年目の2011年からいきなりチャンピオンを獲られましたよね。

片山　1回目のチャンピオンについては、実際のところマシンがその年のレギュレーション（ルール）にすごくマッチしていたから勝てた、という感じでした。あの年のBMW Z4 GT3はストレートも速くて、完璧にハマっていましたね。いいマシンが当たって、レギュレーションが有利に働いて、いいドライバーが乗っていれば誰がトップでも勝てるという、正直ラッキーすぎる勝利でした。僕はなるべくチームの雰囲気を壊さないように、若干気を遣っていたくらいでしょうか(笑)。

――でも、再びStudieと組んだり、マシンをポルシェからBMWにしたり、谷口選手を加入させたりと、大きく体制を変えましたよね？

片山　それも、周囲の人たちが作ってきた土台、流れに乗っかって一新を進めただけで、僕自身は何もやっていませんから。ただ、そのころからモータースポーツの危険な一面に関してだけは、僕は一貫して注意を喚起してきたつもりです。

――それは、今回のスパ24時間耐久でのこと（小林可夢偉選手が予選でクラッシュ）もそうなのでしょうか？

片山　昔と違って、モータースポーツも安全対策が進んで人が死ななくなりました。それでも、ああいったアクシデントは起きるんですよ。僕はあのとき、これ以上レースを続けることを反対しています。

――そうだったんですか!?

片山　たまたまケガしなかっただけで、次はどうなるかわからないし、僕自身これまで20人以上の友人たちをレースで亡くしてきたので、モータースポーツは危険と隣り合わせにあるということだけは忘れないでいてほしいと。個スポの皆に勝利を届けるのも大事だけど、そういった現実と向き合うことを忘れてしまいがちですから。僕らにできるのは、いつどんなことで人生が幕を閉じてしまうかわからない中で、すべての瞬間を誠実に生きるということだけだと思うんですよ。だ



正直、何をやっていいかも
わからなかったんです

ようやく“真のレーシングチーム”になれたな、と実感しました



からこそ、命の大切さはいつも心の片隅にとどめておいてほしいと願っています。リスクを忘れて突き進むのは、冒険でもなくチャレンジでもありませんから。

――レースに携わる人だけでなく、誰もが心に刻んでおかなければいけないことだと思います。そうやって少しずつチームを変えていき、成長を感じるようになったのはいつごろからなのでしょうか？

片山　最初に成長を感じたのは、2014年に２回目のチャンピオンを獲ったとき。成長を強く感じたのは、３年後の2017年、また王座を奪還したときですね。

――つい最近（インタビューをしたのは王座奪還から９日後）までは、真の成長を感じていなかったということですか!?

片山　この数年でGT300のレベルはグッと上がっていて、2011年の時のようにマシンがレギュレーションに合えば勝てるというような状況ではなくなってきたんです。GT500ではトヨタ、ニッサン、ホンダの３大自動車メーカーがしのぎを削っているのですが、GT300でも同様にダンロップ、ブリヂストン、YOKOHAMAと３つのタイヤメーカーが争いを繰り広げるようになりました。今やレースに勝つのは、マシンだけではなくタイヤの力も必要で、いかにタイヤメーカーと連携を深めていくかが重要になっています。それらを成し遂げて、こうして３回目のチャンピオンを獲ることができ、先ほどの精神的な面での成長も合わせ、ようやく“真のレーシングチーム”になれたな、と実感しました。もう、オッチャン何も教えることはないよと（笑）。

――いやいや、まだまだ片山監督には成し遂げてもらわねばならないことがたくさんありますから（笑）。改めて、３回もチャンピオンを獲る間、なかなか勝てない時期も経験されていますが、その中でチームのターニングポイントになった出来事を教えてください。

片山　正直、ドラスティックに何かが変わった……というほどの出来事はそれほどありません。AMG GT3というマシンは基本的にダウンフォースがよくて、それに合わせたタイヤ開発がようやく実を結んできたというだけで。今回チャンピオンを獲りましたが、まだまだ課題もありますしね。あとは、僕がスポーティングディレクターから監督に代わってから、勝つために何が必要なのかを現場で伝えるだけでなく、テレビには映らないさまざまな事前の根回しなどもしてきたのですが、それも多少は影響しているのかもしれませんね。いずれにしても、それらひとつひとつが劇的な変化をもたらしたのではなく、時間をかけて少しずつ変わっていったのだと思います。何かチームを変える“必殺技”みたいなものがあればいいんですけどね（笑）。

――実際に“タイヤ戦争”の渦中にあって、どんな厳しさを感じていましたか？

片山　マシンとともに、限られた時間と予算の中でタイヤ開発も手掛けなければならない難しさはありますね。また、ウチが使っているYOKOHAMAは、広く多くのメーカーにタイヤを供給しています。ですのでうちだけが利益になっているわけではないんです。そんな厳しい状況の中、谷口や片岡はよく開発を進めてくれたと思っています。

――レースそのものだけでなく、開発においても彼らの力は素晴らしいということですね。

片山　ウチが勝てたのはひとえに彼らの力に尽きる、と言っても過言ではありませんね。レースでも開発でもあれだけの能力を発揮できるドライバーというのは、GT300ではあのふたりしかいないでしょう。とくに谷口は、僕が今まで出会った中で間違いなく３本の指に入るドライバーです。

――片山監督も活躍したF１も含めてですか？

片山　谷口は、四輪デビューが遅かったために遅咲きの選手と言われていますが、速さと開発能力を備え、とんでもない才能を秘めた男だと思っています。どんな困難な状況でも、諦めずにその時のベストを発揮してくれる頼もしいドライバーですね。時には自分を犠牲にして、片岡の好みにセッティングを譲ったうえに自分は長めのスティントを走ったりすることもありますし、何でもこなします。

――まさに最上級の賛辞ですね。片岡選手についてはいかがでしょうか？

片山　片岡も素晴らしいものを持っていて、100kgのハンデを背負ってなお予選で一発のタイムを決めてくる速さもありますし、谷口をリスペクトしながらチームが最大限の力を発揮できるように彼のフォローに回ることもあります。お互いがまるでギアのように噛み合って、力を尽くしてくれていますね。

――谷口、片岡の両ドライバーの活躍もあって、2017年シーズンはとにかく安定した強さを発揮していましたよね。

片山　結果だけ見るとそう感じるかもしれませんが、実際は安定していたところとそうでないところと、両面あったと思います。最低限の結果を出せたのは、タイヤが頑張ってくれたことも大きいし、片岡が安定感溢れる体型になってきたからだという説もあります（笑）。でも、本当は今回のマシンのパフォーマンスからすればもっとぶっちぎって勝っていてもおかしくなかったと思っています。

――辛口ですね！

片山　第２戦の富士ではポール（ポジション）を獲ったのに２回もタイヤがパンクして決勝はノーポイント（予選のポールポジションで１ポイントは入った）。第６戦の鈴鹿でも、片岡の頑張り（100kgのハンデを背負いながら予選４位）があったのに、パンクでノーポイントで終わってしまいました。タイヤ以外のところでも、第４戦のSUGOでは、入賞はしたもののセーフティーカーのタイミングで１周損してしまいましたし。第３戦オートポリスでのピット作業も含めて、まだ獲れるポイントはあったはずなんです。

――そうなると、来年以降の目標はさらに高いところに……？

片山　このオフが大事だと思っています。今年は今までで一番大変だったし、だからこそ次の課題が明確になってきたので、それらをどう活かすかがカギですね。

――そして横綱相撲で連覇する、と。

片山　いやいや、チームには「来年は絶対に（チャンピオンなんて）ムリ」って言い続けています。僕がネガティブ発言をするのはいつものことなんだけど、ブリヂストンにしてもダンロップにしても来年はもっと力を入れてくることは明らか。とくに、ブリヂストンとダンロップが得意とするウェットコンディションで負けないための方法を考えないといけません。

――確かに、GSRというチーム単体の力でないところでハンデを負うということも十分あり得るわけですか。

片山　タイヤメーカーも、中長期的な視点で経済活動をしていて、結果を出すために投資をしているわけですから、生半可な体制では勝てません。それらも含め、勝てるパッケージを用意するのが監督の仕事というわけです。

――ひと昔前のGT300からは考えられない、まさに戦国時代ですね。

片山　本当に考えられない。世の中の移動手段が電気を動力とした乗り物に変わっていく中で、モータースポーツはその対極にあるものでありながら、これまでの“観るもの”から“やるもの”としてますます活性化してきています。そんな状況で勝つことは本当に難しい。チーム力が試されるわけです。





個スポの存在こそが、GSRが存在する意義でもあると思っています

——そんな厳しい状況下ですが、それを打破するGSRの武器は何でしょうか？

片山　何と言っても、どんな状況でも頑張ってくれるドライバーたちです。まぁ、たまに「今日は暑すぎるからもう帰りたいよ！」と言っちゃうヤツもいたりしますが(笑)。そんな強烈な個性を持つドライバーに物申せるのは僕ぐらいですし、彼らも僕みたいな過去の人間をリスペクトしてくれるので、いい関係ができていると思います。そういう関係を築けるまで体制を作って見守ってくれていたのが安藝さんですし、それを支えていてくれるのが個スポの皆さんというわけですね。そうやってできた絆は、ヘタなお役所仕事のワークスチームなんて蹴散らすくらい、強固なものになっているという自負はあります。

——安藝さんは、片山監督にとってどんな存在になっていますか？

片山　当初はただの車好きだと思っていて、まぁ今もただの車好きなのかもしれませんが(笑)。人間というのは、どうしても自己顕示欲を捨てられずに自分の存在をアピールしてしまうものだと思うのですが、安藝さんは勝つためだけに一歩も二歩も、三歩も四歩も引いたところからただチームのお膳立てをすることだけを10年も続けてくれているんです。僕だったら奥歯でハンカチ噛んで「キーッ！」って何度もなっているところです。今どきそんな怒りかたする人もいませんが(笑)。それは本当にすごいことだと思っています。チームに安心感を与えてくれますから。

——チームを物質面で支えながら、同時に精神的な支えにもなっているんですね。

片山　そうです。安藝さんという存在があることで、彼のために何とかしたい、と皆が思って頑張っているところがあります。

——メカニックの皆さんの頑張りはいかがですか？ "ZF Award of the Year"（最優秀メカニック賞）も受賞されましたが。

片山　今年はチャンピオンも獲って、大きなトラブルもなく、胸を張って賞をもらうことができたと思っています。彼らは、それぞれがすごく個性的なキャラクターの持ち主で、楽しく仕事をさせてもらっています。まぁ、ちょっと高齢化が進みすぎているのが懸念材料ですが……。世代交代も視野に入れないとな、とはつねづね感じています。いつ、河野さんあたりが倒れてもおかしくないし(笑)、倒れられても代わりもいないので。

——冗談はさておいて、彼らの頑張りに支えられている部分も大きいですよね。

片山　課題も多く、ベストな環境とは言い難い中で、それでも勝つために力を尽くしてくれています。仕事に誇りを持っていますし、雰囲気もすごくいいです。そんな彼らの頑張りに報いてあげられるような戦いを今後も続けていきたいですね。

——一方、先ほど個スポの皆さんとの出会いも大きかったと言及されていましたが、彼らの存在はいかがですか？

片山　彼らの存在こそが、GSRのようなチームが存在する意義でもあると思っています。GSRを応援するというそれだけの繋がりでありながらも、皆でツアーを組んでサーキットまで、それも海外までも応援しに来てくれたり、SNS上で実況中継など自主的に情報拡散までしてくれる。この仕組みは、自動車メーカーがやっているワークスチームにはできないことだし、新しいレースビジネスのモデルではないかと思います。

——いままでのモータースポーツにはなかった存在ですよね。

片山　僕のレース人生で、これほどまでにファンの存在を意識したことはなかったと思います。たとえば、F1ドライバーをやっていたときも、個人的に応援してもらえることはあったのですが、それはあくまで個人に対する応援だったんですね。それが、個スポの皆さんはレース以外でも初音ミクが好きだとか、グッドスマイルカンパニーのフィギュアが好きとか、さまざまな理由でGSRというパッケージ全体を応援してくれているわけです。もしかしたら、旧態依然としたレース界で痛車を走らせるという冒険に共感してくれたのかもしれないし、巨大資本のワークスチームが幅を利かせている状況への反骨心があるのかもしれない。ただ、彼らは彼らの"代弁者"として走る僕たちのチームに対して、身銭を切ってまで応援して、過程や結果に一喜一憂してくれるんです。時には、ものすごい雨の中だったり、寒い中サーキットまで来てくれて旗を振って応援してくれることもあります。そんなすごいスポンサーがこれまでいたのか、と感動したし、彼らの姿が自分の子どものように見えたりすることもあるくらいです。

——それほどまでに大きな存在なんですね。

片山　僕は現役ドライバーのとき、ワークスチームで勝つことしか考えない、自分中心の生き方をしていたので、自分以外のふつうの人間をダメだと思う傲慢なところがあったんです。でも、このチームに入ってから変わりました。正直、変わり者だらけの職場ですし、これがふつうではないのかもしれませんが、スタッフもファンも、皆がひとつの目標に向けて一生懸命頑張っている、社会のあるべき姿がここにはあったんです。そのことに気付いたら、皆が愛しくなってきて、彼らのためにも頑張ろうと思えるようになりました。

——人生観をも変えてくれたと。

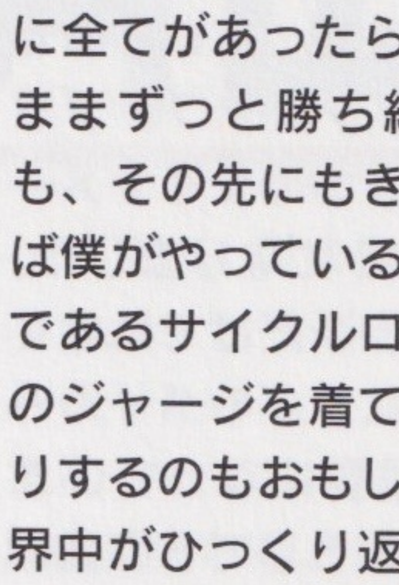
片山　彼らのために頑張ったら、結果も出て、すべてがいい方向に動き出し、僕自身も変わりました。チャンピオンを獲って個スポの皆が喜んでくれる姿を見て、僕もまたうれしくなったし、これこそがレース界が歩むべき未来なんだなぁ、と改めて感じましたね。

——『初音ミク GTプロジェクト』は2008年の初参戦以来、ついに10周年を迎えます。区切りの年に際して、次の10年をどのように戦っていきたいかの抱負を伺えますか？

片山　思いを箇条書きで書いたら、それこそイエローページくらいになりそうですね(笑)。大きな方向性としては、今の延長線上に全てがあったらいいと思っています。このままずっと勝ち続けていければ……と。でも、その先にもきっと使命があって、たとえば僕がやっているもうひとつのプロジェクトであるサイクルロードレースで、ミクちゃんのジャージを着てツール・ド・フランスに出たりするのもおもしろいですよね。たぶん、世界中がひっくり返ると思うんですが、それで活躍すればGSRのやり方が世界標準になる。GSRが、競技を超えて、そういったものの表現者になれればいいなと思っています。

——最後に、ファンへのメッセージをお願いできますか？

片山　僕らの戦いを応援してくれている人たちには、まずは「チャレンジしろ、恐れるな」ということを伝えたいです。あとは、自分の考えを見付け、人に伝えるための"哲学"を身に付けてほしいですね。強いというのは、優しさ、寛容さも必要で、時には我慢をすることも必要。レースと同じで、長いシーズンを勝ち抜くためには、抑えたり耐えたりしなければいけないということを知ってほしいと思います。そういった心を忘れずに、次のシーズンも戦っていきたいですね。



1963年5月29日、神奈川県出身。高校卒業後に四輪レースでデビューし、全日本F3000を制覇した後、1992年からF1にも参戦。"カミカゼ・ウキョウ"の名を世界中に知らしめた。F1引退後は、登山やサイクルロードレースにも本格的に挑戦している。



激闘GSR PART2

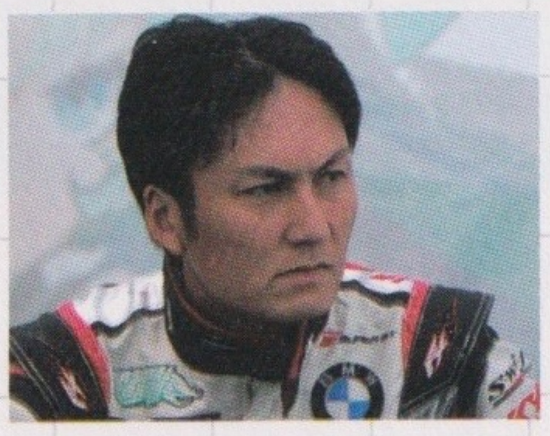
GSR が、エントラントとして SUPER GT に参戦した2014年から2017年までのレース戦績をまとめた。

2014

これまでエントラントを務めていたStudieが、単独でチームを作りSUPER GTに参戦することになった。そのためGSRがエントラントとなって参戦することを発表。新しいチーム名は「GOODSMILE RACING & TeamUKYO」。ドライバーは前年度から谷口選手、片岡選手が続投。片山右京氏が監督に就任した。

Drivers

谷口 信輝
Nobuteru Taniguchi



片岡 龍也
Tatsuya Kataoka



Team GOODSMILE RACING & TeamUKYO

Machine グッドスマイル 初音ミク Z4

APR.5-6

第1戦 岡山国際サーキット

レース距離 300km

Result 予選：2位　決勝：1位　Total Point：20pt

新体制の初戦を勝利で飾る！

岡山国際サーキットで迎えた2014年の開幕戦。グッドスマイルレーシングがエントラントになってからの初戦となる。予選の1回目は谷口選手、2回目は片岡選手が担当。どちらも好タイムを出すも、ライバルにわずかに上回られ、1回目2回目ともに2位となった。決勝は午前中に雨が降っていたが、レーススタート時にはすっかり止んで路面はドライコンディション。スタートを担当する片岡選手が、開始直後にポールポジションの31号車（OGT Panasonic PRIUS）を抜いてトップに躍り出た。トップを快走するグッドスマイル 初音ミク Z4（通称：ミクZ4）だが、途中で霰まじりの雨が降ってくる。路面コンディションとタイヤが噛み合ったのか、3位を走っていた11号車（GAINER DIXCEL SLS）がペースアップし、ミクZ4を抜き去った。しかし、11号車のタイヤがバーストし、再びトップになるミクZ4。谷口選手に交代すると、2位を走る7号車（Studie BMW Z4）にジリジリと差を詰められるものの、最後まで首位を守ってチェッカーを受けた。新体制の門出を祝う勝利。「BMW Sports Trophy Team Studie」の7号車が2位となり、昨年まで組んでいたチーム同士でワンツーフィニッシュを決めるという劇的な結末となった。







MAY.3-4

第2戦 富士スピードウェイ

レース距離 500km

Result 予選：9位　決勝：1位　Total Point：40pt



予選で苦しむも開幕2連勝！

マシントラブルの影響もあって、予選は9位と振るわなかった。メカニックの懸命な作業により予選で起こったトラブルは解消されたが、決勝日に新たなトラブルが発生。両ドライバーは、練習走行をほとんどできないまま決勝レースに臨むことになった。決勝のスタートは片岡選手。4周目にライバルのクラッシュがあり、セーフティーカーが入る。さらに、17周目にもライバルのトラブルでセーフティーカーが入り、ここでミクZ4はピットイン。谷口選手に交代する。谷口選手はオーバーテイクを何度も決めて、一時期は1位まで浮上。2回目のピットインで片岡選手に交代。2位に落ちるが、前を走る0号車（MUGEN CR-Z GT）がスピンし、再び1位になる。ラスト数周は2位の11号車とバトルする展開になるが、片岡選手が冷静なブロックで最後まで1位を譲らず、開幕2連勝となるチェッカーを受けた。



MAY.31-JUN.1

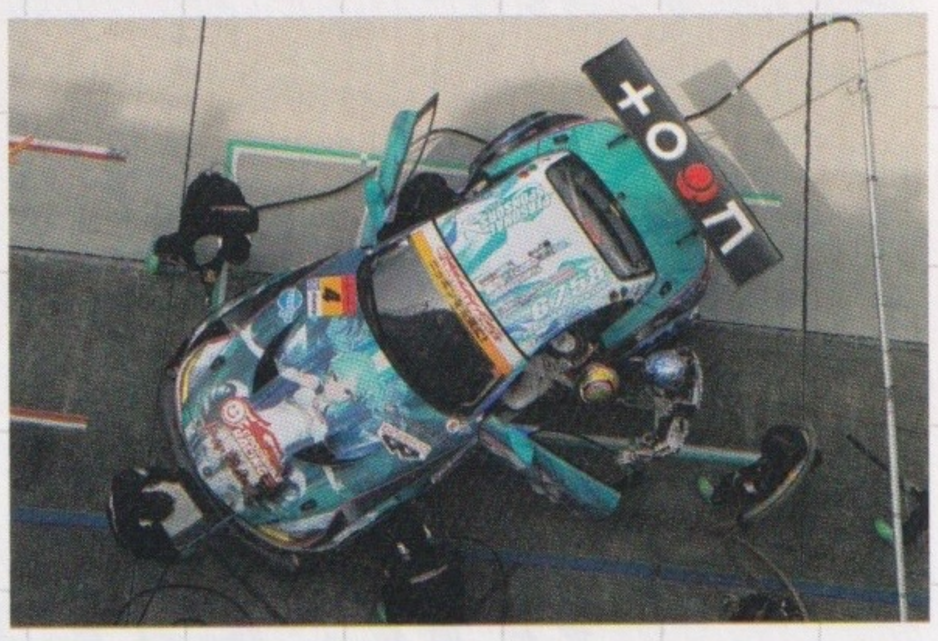
第3戦 オートポリス

レース距離 300km

Result 予選：15位　決勝：16位　Total Point：40pt

連勝のハンデが響きノーポイントに

80kgのウェイトハンデを積んで迎えた第3戦。ハンデが響いたのか予選は15位。決勝では、スタートを担当した片岡選手がGT500との接触でタイヤがバーストして順位を落とす。替わった谷口選手が追い上げるもセーフティーカーランが続いたこともあり、16位でフィニッシュ。



JUL.19-20

第4戦 スポーツランドSUGO

レース距離 300km

Result 予選：10位　決勝：15位
Total Point：40pt

悪天候に翻弄される

濃霧により予選が順延し、決勝日に予選が行なわれた。予選は10位。決勝では、スタート時にスリックタイヤを履いていたが、雨が降ってきたためピットインし、インターミディエイトタイヤに交換する。その後、路面の乾きに合わせてスリックタイヤに戻すも、またもや雨。再びピットインするもホワイトラインカット（ピット出入り口の白線を踏んでしまう違反行為）のペナルティを課されてしまい15位でレースを終えた。





AUG.9-10

第5戦 富士スピードウェイ

レース距離 300km

Result 予選：7位　決勝：4位　Total Point：48pt

台風接近のなか、無事完走

台風接近の影響で、不安定な天候の中行なわれた第5戦。予選は7位。決勝では、レースが一時中断するほど雨が強まる。レース再開後、片岡選手は順位を予選からひとつ上げた6位で谷口選手に交代。インターミディエイトタイヤをチョイスし、順調に順位を上げていく。途中で雨が止むが、終盤で雨が強くなり、セーフティーカーランのままレース終了。4位でポイントを獲得した。





AUG.30-31

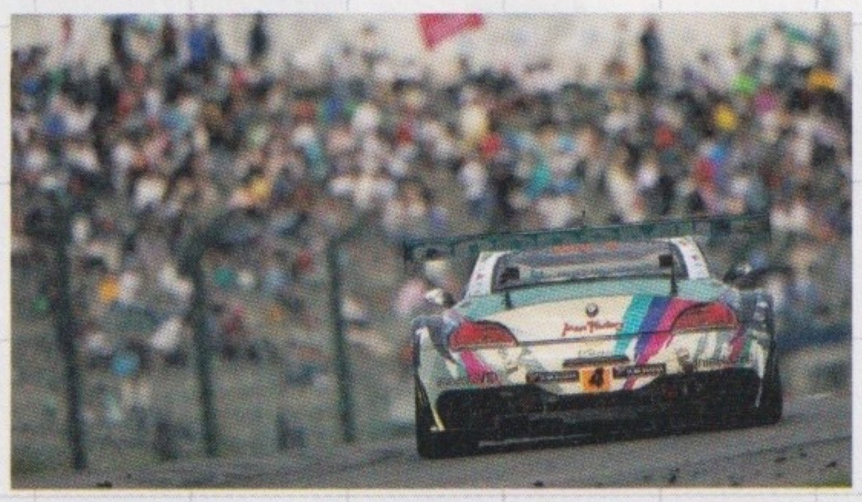
第6戦 鈴鹿サーキット

レース距離 1000km

Result 予選：17位　決勝：5位　Total Point：56pt

粘りの走りで首位奪還！

前走の富士スピードウェイで、11号車にポイントランキング首位を明け渡して迎えた第6戦。96kgのウェイトハンデが響き、予選17位と大苦戦。長距離レースでは第3ドライバーを用意できるのだが、ミクZ4は谷口選手と片岡選手のふたりで挑む作戦だ。最初に走った片岡選手がひとつ順位を上げると、続く谷口選手も着実に順位を上げた。その後、両者ミスのない走りをして5位入賞。ポイントランキングで再び首位になった。





OCT.4-5

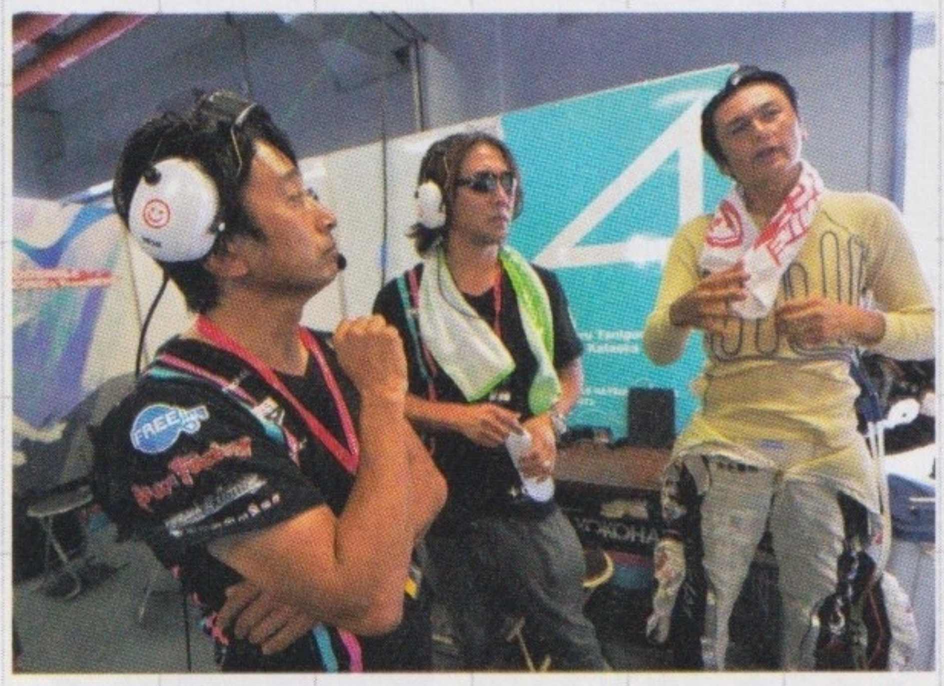
第7戦 チャーン・インターナショナル・サーキット

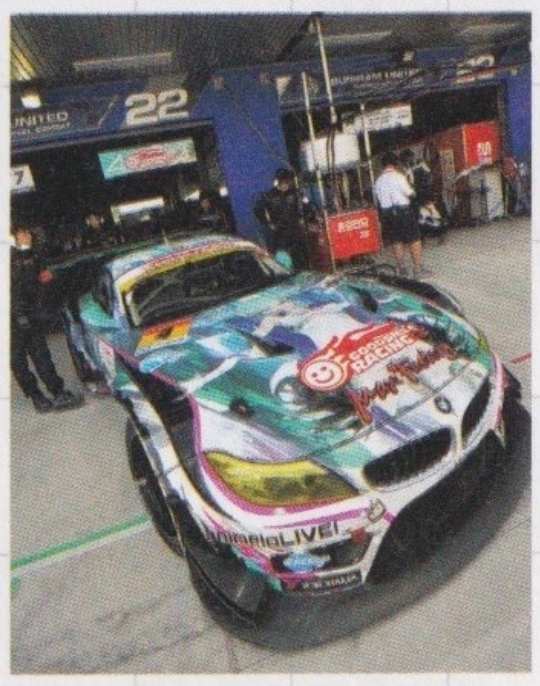
レース距離 300km

Result 予選：6位　決勝：3位　Total Point：67pt

初のタイ戦で表彰台！

昨年まで海外戦はマレーシアのセパンで行なわれていたが、この年からタイのブリーラムにできたチャーン・インターナショナル・サーキットで開催されるようになった。30度を超える気温の中、予選は6位。決勝では、スタートを担当する片岡選手が、予選の順位を維持して谷口選手に交代。替わってからしばらくは順位が膠着するがライバルのペースダウンやトラブルもあって4位に浮上。残り数周で、ミク Z4の前を走る60号車（TWS LM corsa BMW Z4）を抜いて3位でフィニッシュし、表彰台に乗った。ポイントランキングは首位のまま、チャンピオンの行方は最終戦に持ち越された。







NOV.15-16

第8戦 ツインリンクもてぎ

レース距離 250km

Result 予選：3位　決勝：3位　Total Point：78pt

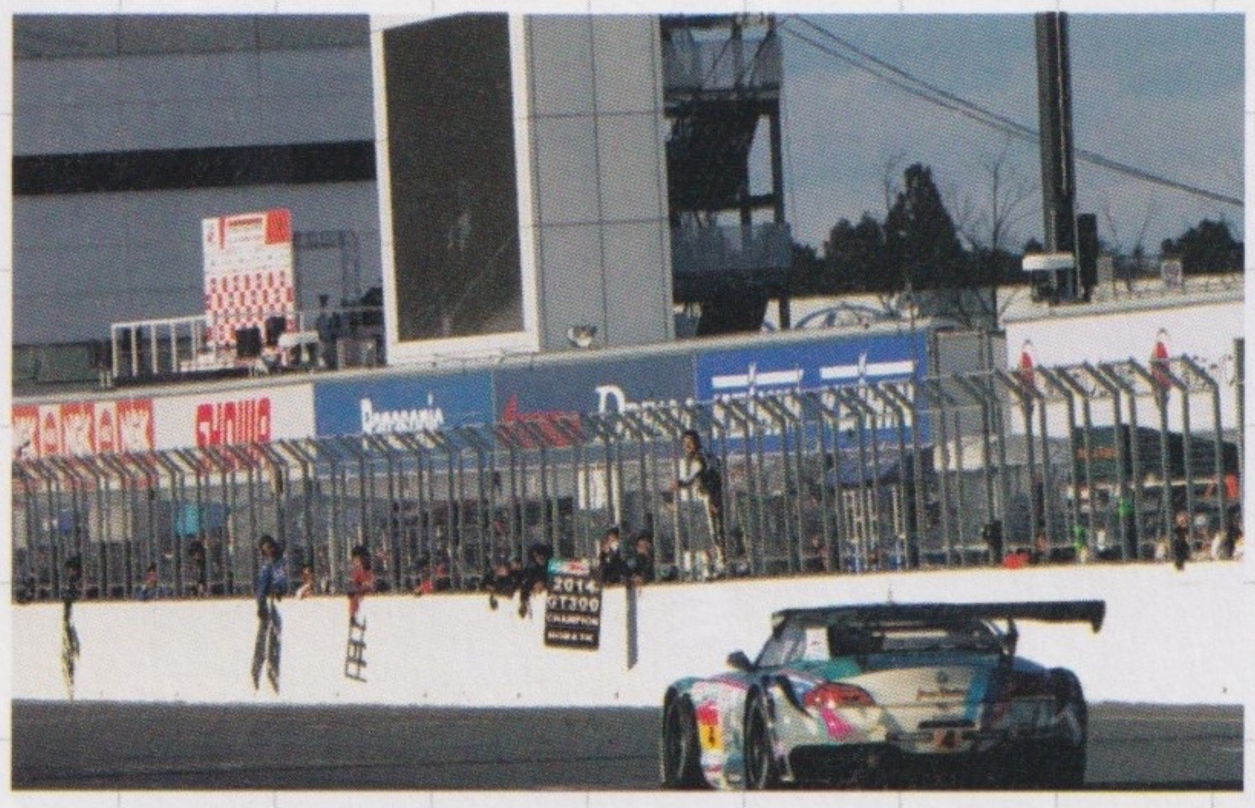
2度目のチャンピオン獲得！

最終戦の前の時点で、ミクZ4はランキング1位の67ポイント。2位は同点の58ポイントで11号車と7号車。チャンピオン争いはこの3台に絞られた。予選は3位で突破。決勝では、予選でポールポジションを取った11号車が圧倒的な速さでトップを独走。このまま11号車が優勝した場合、ミクZ4がチャンピオンを獲得するには3位以内が必要となる。スタート担当の片岡選手は、予選からひとつ順位を落とし、4位でピットインして谷口選手に交代。全チームのピットインが終わったときには3位に浮上し、4位の21号車の猛攻を耐え切ってそのままチェッカー。ポイントランキングでは11号車と同点だったが、優勝回数の多い4号車（ミクZ4）がシリーズチャンピオンとなった。







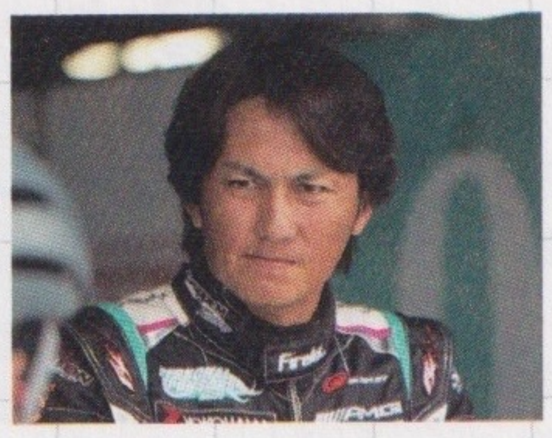


2015

このシーズン、ドライバー、スタッフの体制に大きな変化はなかったが、マシンがこれまでのBMWからメルセデス・ベンツ SLS AMG GT3に変更。この布陣で、SGT300クラスではどのチームも成し遂げたことのない連覇に挑む。

Drivers

谷口 信輝
Nobuteru Taniguchi



片岡 龍也
Tatsuya Kataoka



Team GOODSMILE RACING & TeamUKYO　**Machine** グッドスマイル 初音ミク SLS

APR.4-5

レース距離 300km

第1戦 岡山国際サーキット

Result 予選：7位　決勝：5位　Total Point：6pt









タイヤチョイスがヒット！

新しいマシン、グッドスマイル 初音ミク SLS(通称：ミクSLS) で迎える開幕戦。予選は7位。決勝は朝から雨が降っていて、レース前には一時止んでいたものの、各チームはタイヤ選択に悩まされる。ミクSLSはインターミディエイトタイヤをチョイス。決勝開始とほぼ同時に雨が降ってきたため、第一のタイヤ選択は成功した。スタートを担当した片岡選手は、1周目で4位に上がったが、序盤で2台に抜かれ、6位でピットイン。すでに雨は止んでいたが、また降ることを見越してウェットタイヤに交換し、谷口選手がピットアウト。予想通り雨が降ってきて、第二のタイヤ選択も成功し、5位に浮上してフィニッシュ。2012年から続く岡山での連続表彰台は逃してしまったが、難しいレースで貴重なポイントを獲得した。

MAY.2-3

レース距離 500km

第2戦 富士スピードウェイ

Result 予選：8位　決勝：5位　Total Point：12pt



粘りの走りで5位入賞

決勝の朝にマシンの不具合が発見され、急遽グリッド上で足回りを再セッティングする事態になった。決勝ではライバルに離されるものの、セーフティーカーランの間に差が詰まったこともあって5位に浮上。その後、2回のピットインを経て、最後は片岡選手が5位でチェッカーを受けた。

JUN.20-21

レース距離 300km

第3戦 チャーン・インターナショナル・サーキット

Result 予選：10位　決勝：13位　Total Point：12pt

痛恨のバーストでノーポイント



前年は第7戦（10月）だったが、今年は第3戦に変更されたタイ戦。気候による路面温度の上昇に悩まされ、予選は10位。決勝ではスタート担当の片岡選手が順位を上げる。谷口選手へ交代する際に、タイヤ無交換作戦を敢行するが、これが裏目に出てタイヤがバースト。順位を大きく落とした。その後、谷口選手が追い上げるも13位でフィニッシュ。

AGU.8-9

レース距離 300km

第4戦 富士スピードウェイ

Result 予選：5位　決勝：18位　Total Point：12pt



アクシデントはまだ続く

予選は5位と、今シーズン最高順位を獲得する。迎えた決勝では、スタート担当の片岡選手が、1周で2台を抜かす快走を見せる。23周目でピットインすると、ピット作業に手間取ってしまい大幅なタイムロス。谷口選手がピットアウトした直後、ミクSLSのホイールが外れそうになるというアクシデントが起こる。緊急ピットインをしなければならないが、この状態ではスピードを出せず、ほぼ1周をスロー走行したため大幅に順位を落とした。再びコースに出た谷口選手が果敢に追い上げるも、最終的に18位でノーポイントとなった。



AUG.29-30

第5戦 鈴鹿サーキット

レース距離 1000km

Result 予選：17位　決勝：8位　Total Point：16pt

一時は表彰台が見えるも……

2戦連続のノーポイントに終わっているため、ここで上位に食い込まなければ、チャンピオン争いから脱落してしまう状況で迎えた鈴鹿1000km。予選は17位で、1回目を突破できず（鈴鹿では3年連続予選17位！）。雨の中行なわれた決勝では、スタートから片岡選手が順位を上げ、8位でピットイン。替わった谷口選手も7位に順位を上げる。雨が上がったため、2回目のピットインでスリックタイヤに交換し、片岡選手がピットアウト。直後にライバルのクラッシュによりセーフティーカーが入る。セーフティーカーランの間に上位陣との差が一気になくなり、ライバルのペナルティーもあって3位に浮上。しかし、替わった谷口選手がGT500クラスマシンとの絡みでスピン。さらに緊急ピットイン後には単独のスピンをしてしまう。順位を大きく落とし、替わった片岡選手が追い上げるが、8位でのフィニッシュとなった。









SEP.19-20

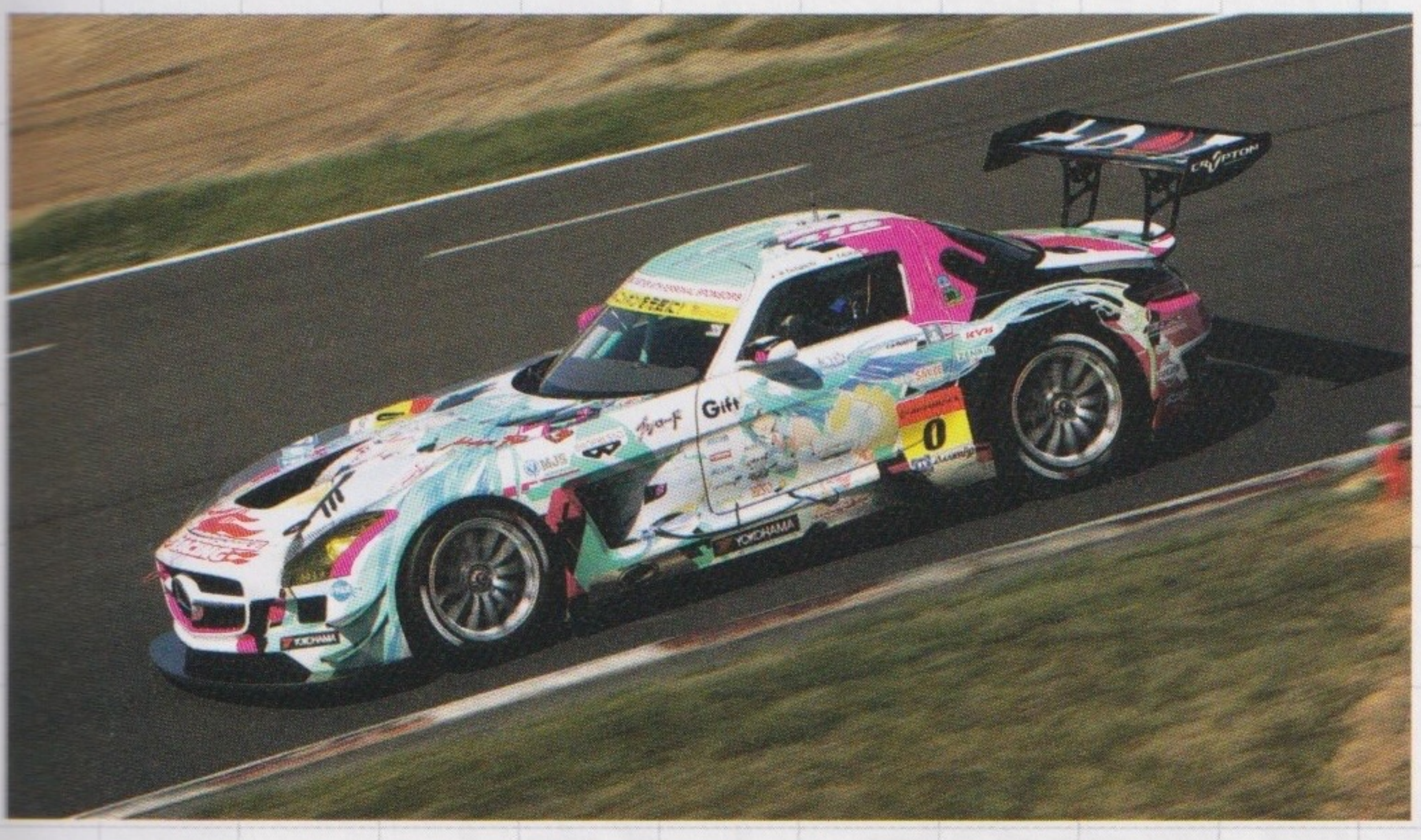
第6戦 スポーツランドSUGO

レース距離 300km

Result 予選：10位　決勝：16位　Total Point：16pt

SUGOとの相性の悪さを覆せず

過去の最高成績が6位と、SUGOとは相性が良くないGSR。予選は10位。決勝では、片岡選手が10位を保ちながら走っていたが、ピットイン間近でライバルがクラッシュ。セーフティーカーが入る。ピットオープンの合図でほとんどのチームがピットインしたのだが、マシンが集中した上、ピットの狭さも相まってピット出口で大渋滞が起こる。ミクSLSも渋滞に巻き込まれ、コースに復帰したときには上位は遥か彼方で、完全に勝負権を失っていた。最終順位は16位。2戦を残し、早くもチャンピオンの可能性が消滅してしまった。



OCT.31-NOV.1

第7戦 オートポリス

レース距離 300km

Result 予選：5位　決勝：7位　Total Point：20pt

次なる不運はピックアップ！

予選では5位と、決勝で上位が狙える位置を獲得。決勝では片岡選手が3位まで順位を上げるが、タイヤのピックアップ（タイヤカスがタイヤに付着し、グリップが低下する現象）に悩まされ、徐々に順位を落とす。しかし、その後降ってきた雨でピックアップが剥がれたため、マシンの戦闘力が復活。2位まで浮上する。谷口選手に交代するが、またもやピックアップが発生し、ペースが上がらず8位まで後退。前を走るライバルのトラブルで7位に上がり、さらに雨が降ってピックアップが解消されるが、そのまま7位でチェッカーを受けた。



NOV.14-15

第8戦 ツインリンクもてぎ

レース距離 250km

Result 予選：3位　決勝：2位　Total Point：35pt

最終戦で表彰台！

予選では、時間経過とともに雨量が増えると予想し、早めのタイムアタックを決行。予想通り雨量が増えたため、他チームのタイムが上がらず、今シーズン最高の3番グリッドで決勝に臨めることになった。決勝日も雨で、チームはウェットタイヤを選択。スタート担当の片岡選手は、スタート直後に2位に浮上するも、途中で順位の変動があり、4位でピットイン。スリックタイヤに交換して谷口選手がピットアウト。その後、ライバルのクラッシュが起こり、セーフティーカーが入る。トップを独走状態だった31号車（TOYOTA PRIUS apr GT）との差が詰まり、さらに31号車はセーフティーカー解除後にピットインしたため、ミクSLSは2位に浮上。その後、1位を走る11号車（GAINER TANAX SLS）をオーバーテイクしてトップに躍り出るが、追いついてきた31号車に先行を許し、2位でチェッカー。今シーズン初の表彰台に乗った。







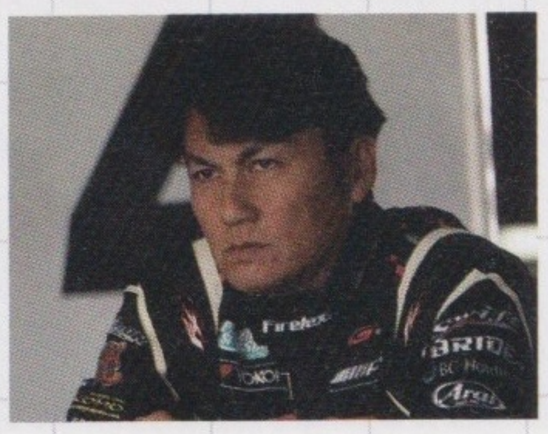


2016

前年はさまざまなトラブルやアクシデントに泣き、目標だった連覇を達成することができなかった。2016年は改めて挑戦者として参戦する。チームスタッフは前年と変わらない布陣。マシンはメルセデス・ベンツSLS AMG GT3の後継機となる、メルセデス AMG GT3に変更し、王座奪還を狙う。

Drivers

谷口 信輝
Nobuteru Taniguchi



片岡 龍也
Tatsuya Kataoka



Team GOODSMILE RACING & TeamUKYO — **Machine** グッドスマイル 初音ミク AMG

APR.9-10

第1戦 岡山国際サーキット

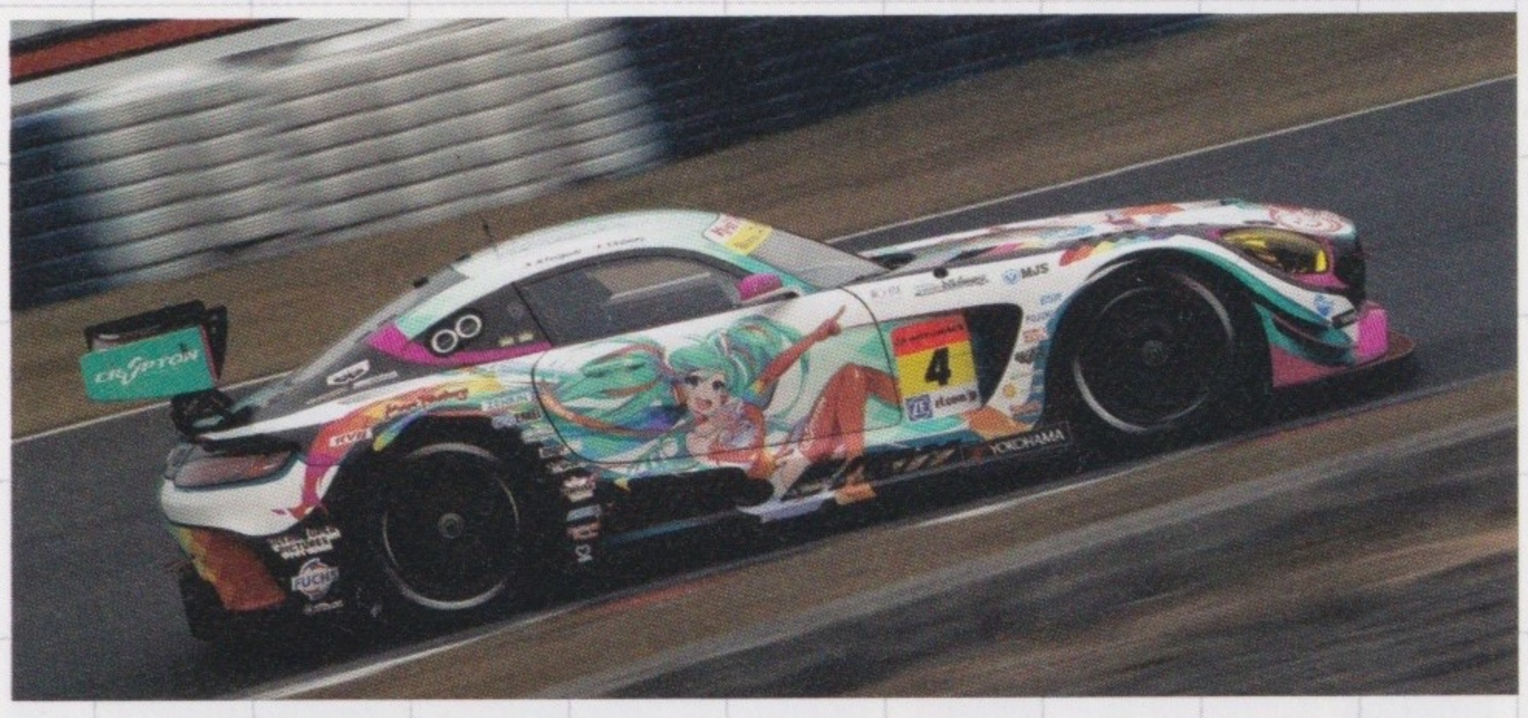
レース距離 300km

Result 予選：8位　決勝：2位　Total Point：15pt

作戦が功を奏し、開幕から表彰台

予選では、なかなかタイムが伸びず予選1回目を片岡選手が12位で通過。予選2回目は、谷口選手がそこから順位を上げ、8位を獲得した。決勝ではスタート担当の片岡選手が、順位をキープ。16周目からオーバーテイクをし始め、5位に浮上。前を走る4台のうち3台がピットインしたため、一時は2位まで浮上してからピットイン。ここで、左側のタイヤ2輪だけを交換し、作業時間を短縮する作戦に出る。この作戦が功を奏し、同時にピットインした7号車(Studie BMW M6)よりも早くピットアウト。替わった谷口選手は、ピットアウト時点で6位だったが、終盤で2位まで順位を上げる。トップを走る65号車(LEON CVSTOS AMG-GT)との差をじわじわと詰めるが、あと一歩届かずに2位でチェッカーを受ける。開幕から表彰台に乗った。





MAY.3-4

第2戦 富士スピードウェイ

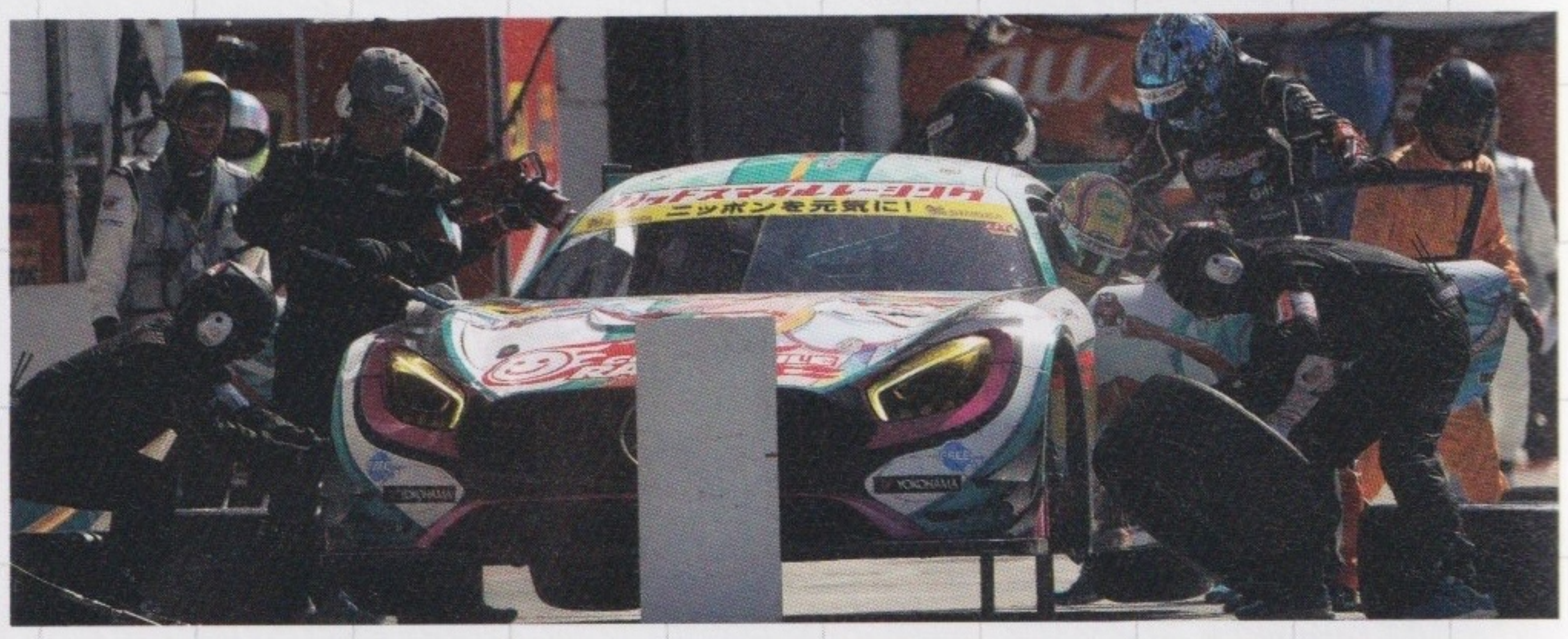
レース距離 500km

Result 予選：10位　決勝：18位　Total Point：15pt

マシンのポテンシャルを出し切れずノーポイント



予選日の公式練習ではトップスピードが伸びず、その対策に終始した。予選は10位で通過。決勝では片岡選手がスタートを担当するが、開始直後からスピードが上がらず、みるみる順位を落としてしまう。この事態を見て、チームは早めのピットインを指示。谷口選手に交代し、タイヤも交換。谷口選手はじわじわと順位を上げていき、ポイント圏内まできたところで、左フロントタイヤがバースト。緊急ピットインをして、大きく順位を下げる。終盤に交代した片岡選手も好タイムで走るが、ここまでについた大差は埋められず、18位でフィニッシュ。



JUL.23-24

第4戦 スポーツランドSUGO

レース距離 300km

Result 予選：8位　決勝：7位　Total Point：19pt



順位を上げるチャンスだったが…

この年の4月14日に発生した熊本地震の影響で、第3戦オートポリスが延期になり、第4戦が先に開催された。決勝では、片岡選手が予選から順位をひとつ上げて7位になるが、そこからは膠着状態が続く。23周目にライバルマシンのコースアウトでセーフティーカーが入り、解除された直後にピットイン。左側のタイヤ2輪を交換し、ドライバーを谷口選手と交代してピットアウト。7位まで順位を上げ、6位を抜くのも時間の問題と思われたところで、ライバルマシンがクラッシュ。赤旗が出されて、そのままレース成立となり7位でチェッカーフラッグが振られた。

AUG.6-7

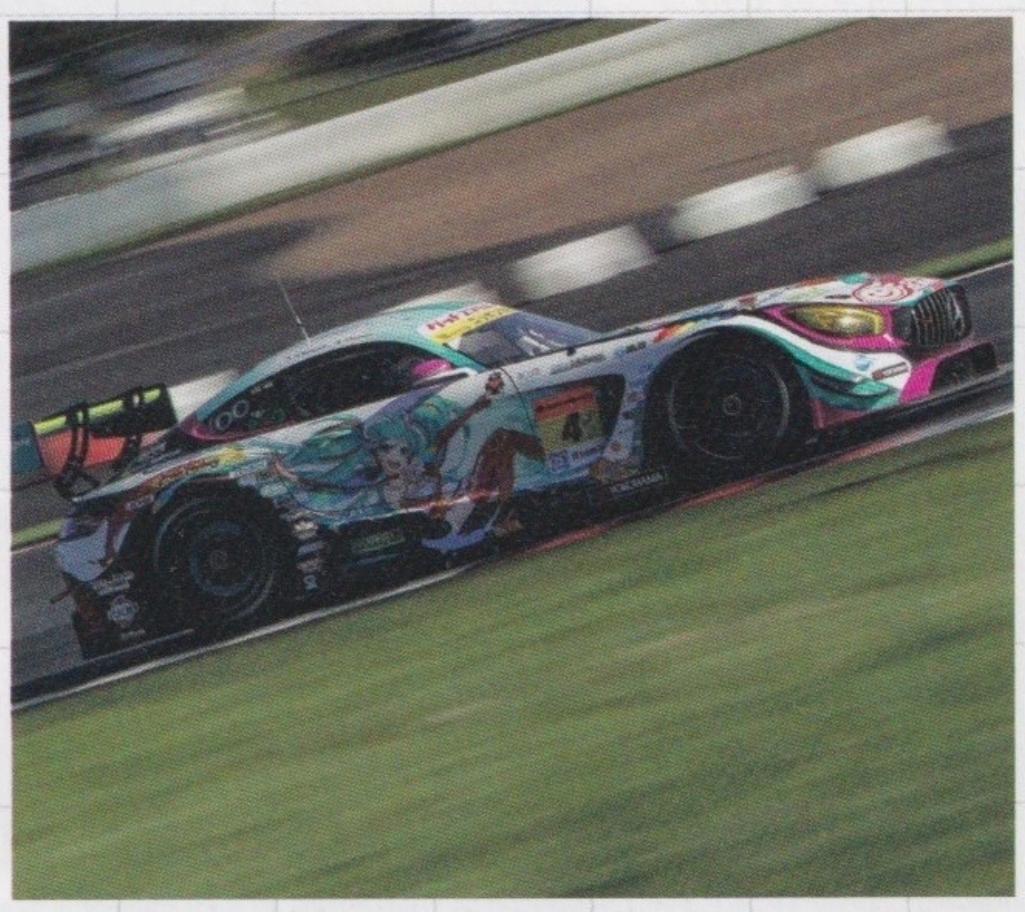
第5戦 富士スピードウェイ

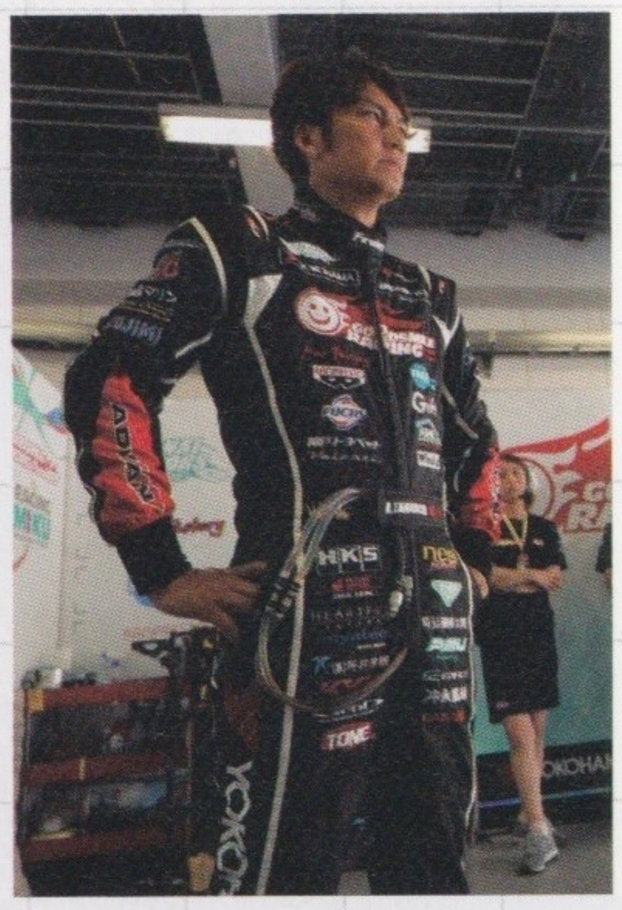
レース距離 300km

Result 予選：5位　決勝：5位　Total Point：25pt

性能調整で苦しむも5位に入賞

性能調整により、リストリクター径を縮小され、厳しい戦いを予感させる富士での第5戦。それでも予選では5位と、今シーズン最高順位を獲得。決勝では、片岡選手が予選グリッドから順位を落としてしまうが、7位をキープして谷口選手に交代。左側のタイヤ2輪だけを交換する作戦で6位に浮上。その後、65号車をオーバーテイクして5位に上がる。ファイナルラップの最終コーナーで88号車(マネパランボルギーニ GT3)を抜くも、ストレートで抜き返され、超僅差(0.006秒)の5位でチェッカーを受けた。ポイントランキングは4位。まだチャンピオンの可能性を残したまま後半戦に入っていく。





AUG.27-28

第6戦 鈴鹿サーキット

レース距離 1000km

Result 予選：7位　決勝：5位　Total Point：33pt

セーフティーカーのタイミングに泣く

予選を7位で通過し、迎えた決勝は雨。今年の鈴鹿1000kmは、レギュレーション変更により、ピットイン義務がこれまでの4回から5回に増えた。スタートを務めた片岡選手は、抜きつ抜かれつの攻防を繰り広げ、予選と同じ7位でピットイン。交代した谷口選手は、ライバルのピットインやペナルティーの間に2位に浮上。さらに、トップを走る18号車（UPGARAGE BANDOH 86）が小雨でペースダウンした隙をついてオーバーテイクし、1位に躍り出る。2回目のピットインで片岡選手に交代。順当に上位をキープし、そろそろピットインというところで、ライバルのクラッシュによりセーフティーカーが入った。このセーフティーカーランで、ライバルとのリードがなくなってしまう。その後、3回のピットインを経て、最終スティントを担当するのは谷口選手。アウトラップでは8位だったが、5位まで順位を上げてチェッカーを受けた。





OCT.8-9

第7戦 チャーン・インターナショナル・サーキット

レース距離 300km

Result 予選：9位　決勝：8位　Total Point：36pt

トップ争いには加われず

予選は9位。翌日、気温30度を超える灼熱の中で決勝が行なわれた。スタートの片岡選手は、10位まで順位を落とすが、18周目には8位まで上がる。片岡選手のスティントを引っ張る作戦により、ライバルがつぎつぎピットインする中を走り続け、38周でピットイン。左側のタイヤ2輪のみの交換で、ピット時間を短縮し、替わった谷口選手がピットアウト。上位のライバルは遥か彼方だが、懸命に走り残り数周で8位に浮上してチェッカーを受けた。ポイントランキングは6位に落ちたが、もてぎでの2戦にチャンピオンの望みをかける。





NOV.11-13

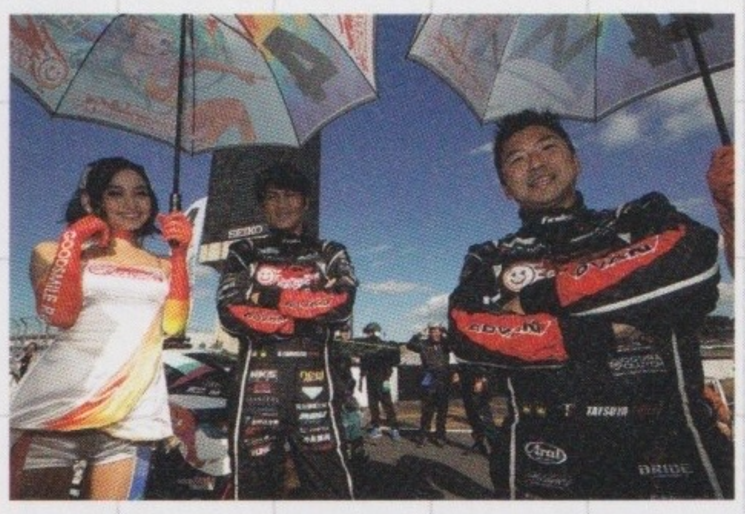
第3戦＆第8戦 ツインリンクもてぎ

第3戦 タイヤのマッチングに苦しむ

レース距離 250km

Result　予選：19位　決勝：18位　Total Point：36pt

熊本地震の影響で延期した、第3戦オートポリスの代替レース。11月12日の土曜日に第3戦、13日の日曜日に第8戦が行なわれた。第3戦と第8戦ともに、1日で予選と決勝を行なうハードなスケジュール。予選も、通常は2回行なわれるが、今回はひとりのドライバーだけが走る一発勝負となった。この日は片岡選手が予選を担当する。前日に降った雨は止んでいたものの、路面は乾いておらず、各チームはタイヤ選択に悩まされる。ミクAMGは、路面状況とタイヤをうまくマッチングさせられずに、今シーズンワーストの予選19位となった。決勝では、片岡選手が順位を15位まで上げてピットイン。替わった谷口選手は、タイヤのマッチングが合わずにペースが上がらないため、再びピットイン。タイヤを交換するが、これが絶妙にマッチしたため、ファステストラップ（そのレース中でもっとも速いラップタイム）を記録する速さで走るも、序盤の差を埋められずに18位でフィニッシュ。ノーポイントで、今シーズンのチャンピオンの可能性がなくなった。





第8戦 激闘の末、表彰台をもぎとる

レース距離 250km

Result　予選：5位　決勝：3位　Total Point：47pt

11月13日に行なわれた、最終戦となる第8戦。この日の予選も一発勝負。第3戦とドライバーを替えなければいけないルールのため、第8戦は谷口選手が担当する。前日とは変わって、路面は完全なドライコンディション。谷口選手の予選タイムは、ツインリンクもてぎのGT300クラスのコースレコード（1分47秒717）を更新する1分46秒961。暫定1位で、ポールポジションを期待されたが、ライバルたちが続々と上回るタイムを出す。谷口選手は最終的に5位となった。決勝では片岡選手がスタート直後に1台オーバーテイクし、4位になるが、その後しばらく膠着状態が続く。24周目にピットインして、谷口選手に交代。ピットアウト後に、前を走る3号車（B-MAX NDDP GT-R）とバトルする展開になる。谷口選手のタイムのほうが速いのだが、3号車の懸命なブロックでなかなか抜くことができない。しかし、45周目にオーバーテイクし、3位に浮上した。谷口選手のペースは、前を走る1位と2位のマシンよりも速かったが、残り少ない周回数では追いつくことができず、3位でフィニッシュ。最終戦で表彰台に乗った。



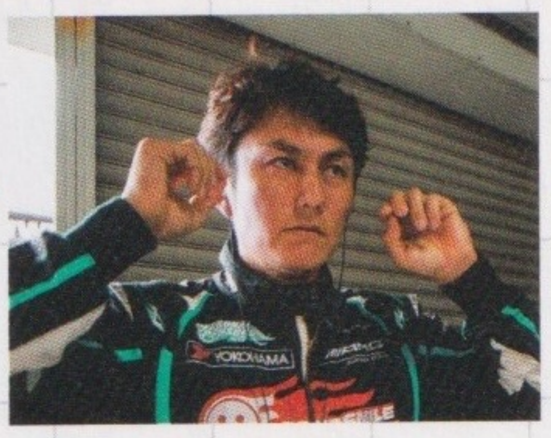



2017

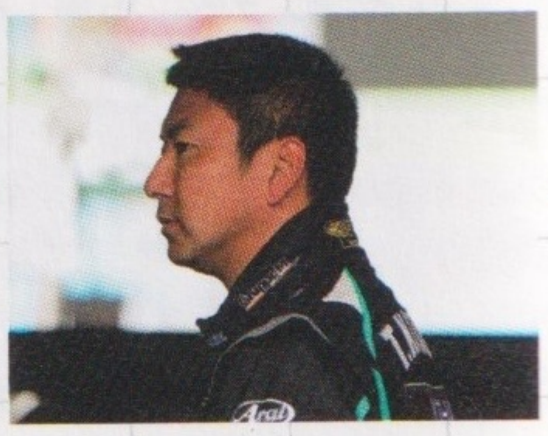
監督、ゼネラルマネージャー、コミュニケーションディレクターを務め、チームを長年に渡り支えてきた大橋逸夫氏が、チームを卒業することを発表した。そのほかの体制は、ドライバー、スタッフ、マシンともに前年と同じ布陣。初音ミク GTプロジェクト発足から10シーズン目となる節目の年に、王座奪還の目標を掲げた。

Drivers

谷口 信輝
Nobuteru Taniguchi



片岡 龍也
Tatsuya Kataoka



Team GOODSMILE RACING & TeamUKYO　**Machine** グッドスマイル 初音ミク AMG

第1戦 岡山国際サーキット Round 1 OKAYAMA INTERNATIONAL CIRCUIT

レース距離 300km

予選 APR.8 Result 2位

赤旗の慌ただしい状況で2番グリッド!

前日の雨で、路面が濡れた状態からはじまった予選1回目。各チームがアタックするタイミングで、52号車(埼玉トヨペットGreenBraveマークX MC)がコースアウトして赤旗が出された。残り時間10分で再開し、片岡選手がトップのタイムを記録した。予選2回目でも赤旗が出され、残り時間5分で再開。谷口選手は2位のタイムを記録するが、直後に25号車(VivaC 86 MC)がこれを上回り3位に転落。もう1周した谷口選手は、1分25秒166で25号車を上回り2位に浮上。1位の65号車(LEON CVSTOS AMG)との差は0.122秒。もっとアタックの機会があればポールポジションを獲れたかもしれなかっただけに、赤旗が出されたのは残念だった。しかし、決勝で2番グリッドという有利な位置を獲得できた。









↑一時は3位に落ちたが、残り少ない時間で2位を奪取したため、ピットは大盛り上がり。

決勝 APR.9 Result 1位



2度の中断をものともせず快勝!

スタート担当は片岡選手。スタート時にGT500クラスのマシンのエンジンが止まり、赤旗が出され中断。セーフティーカースタートとなる。スタート直後に52号車がクラッシュし、またもセーフティーカーが入る。さらにGT500クラスのマシンのエンジンが止まり、再び赤旗中断となった。レースが再開すると、片岡選手が1位の65号車と、テール・トゥ・ノーズのトップ争い。何度もインを突いてプレッシャーをかけると、18周目にオーバーテイクに成功しトップに躍り出る。トップを保ったままピットインし、左側のタイヤ2輪のみを交換。替わった谷口選手は、2位以下のマシンとの差をどんどん広げるが、終盤でライバルのクラッシュが発生。3度目のセーフティーカーが入った。このセーフティーカーランで、リードは一旦帳消しになるが、解除後に再びリードを広げる。2位の65号車がペースを上げて追いついてくるが、逃げ切って1位でチェッカーを受けた。2014年の第2戦、富士スピードウェイ以来、約3年ぶりとなる優勝を果たした。







←レース終盤は、谷口選手が2位以下に大きく差をつけ、貫禄の強さを見せつけた。

Total Point 20pt.　Ranking 1th

第2戦 富士スピードウェイ Round 2 FUJI SPEEDWAY

レース距離
500km

予選 MAY.3 Result 1位

ウェイトハンデを積みながらもポールポジション！

予選1回目は片岡選手が担当。一時期はトップタイムを出すも、11号車（GAINER TANAX AMG GT3）に上回られて2位となる。予選2回目は、谷口選手が暫定1位となるタイムを出すが、9号車（GULF NAC PORSCHE 911）がこれを上回る1分35秒930を記録。しかし、再びのアタックで1分35秒824を出し、逆転でポールポジションを獲得した。ウェイトハンデ40kgを背負いながらの圧巻の走り。2011年以来、約6年ぶりとなるポールポジションだった。









→片岡選手は、予選1回目から激しいタイム争いを行ない、2位で通過。



←予選2回目では、谷口選手が1分35秒824というタイムでポールポジション！



↑富士山を背にポールポジションを獲得。この勢いで決勝も勝ちたいが……。

決勝 MAY.4 Result 11位



2回のバーストで順位を落とす結果に

ゴールデンウィークの開催ということもあり、多くの観客が駆けつけた決勝は、気温19度、路面温度29度のコンディションでスタートを切った。まずまずのスタートを切り、レース序盤はトップを快走。しかし、ライバルとの差はわずかで、油断できない展開が続く。そんな緊迫のレースが続いた中盤の61周目で、思わぬアクシデントがGSRを襲う。左フロントタイヤがバーストしてしまったのだ。これにより、順位を4位まで落としてしまう。さらに、レース終盤の98周目に再び同タイヤがバースト。これで、入賞圏内からすべり落ちてしまった。



↓レースに「もしも」や「たられば」はないが、バーストが起きなかったら…と思わざるを得ない。







←いい流れでレースを運べていただけに、悔しい結果となってしまった。

Total Point 21pt. Ranking 3th

第3戦 オートポリス Round 3 AUTOPOLIS

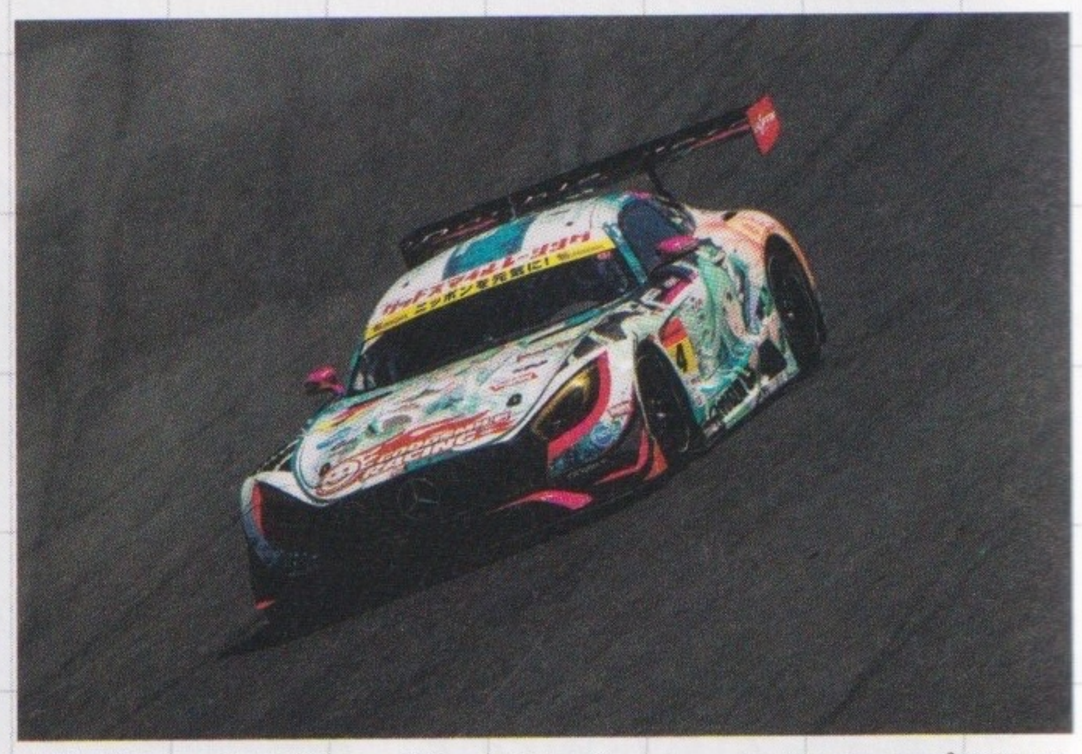
レース距離
300km

予選 MAY.20 Result 6位

セッティングに苦戦するが、上位で通過

第2戦から約2週間という短いインターバルで開催された第3戦。会場となるオートポリスは、前年が熊本地震で開催できなかったため、2年ぶりのレース開催となる。予選1回目は谷口選手が好タイムで2位につける。予選2回目は片岡選手がアタック。暫定で3位となるタイムを出すが、ライバルはさらに好タイムを出し、最終的には6位で決勝に臨むこととなった。

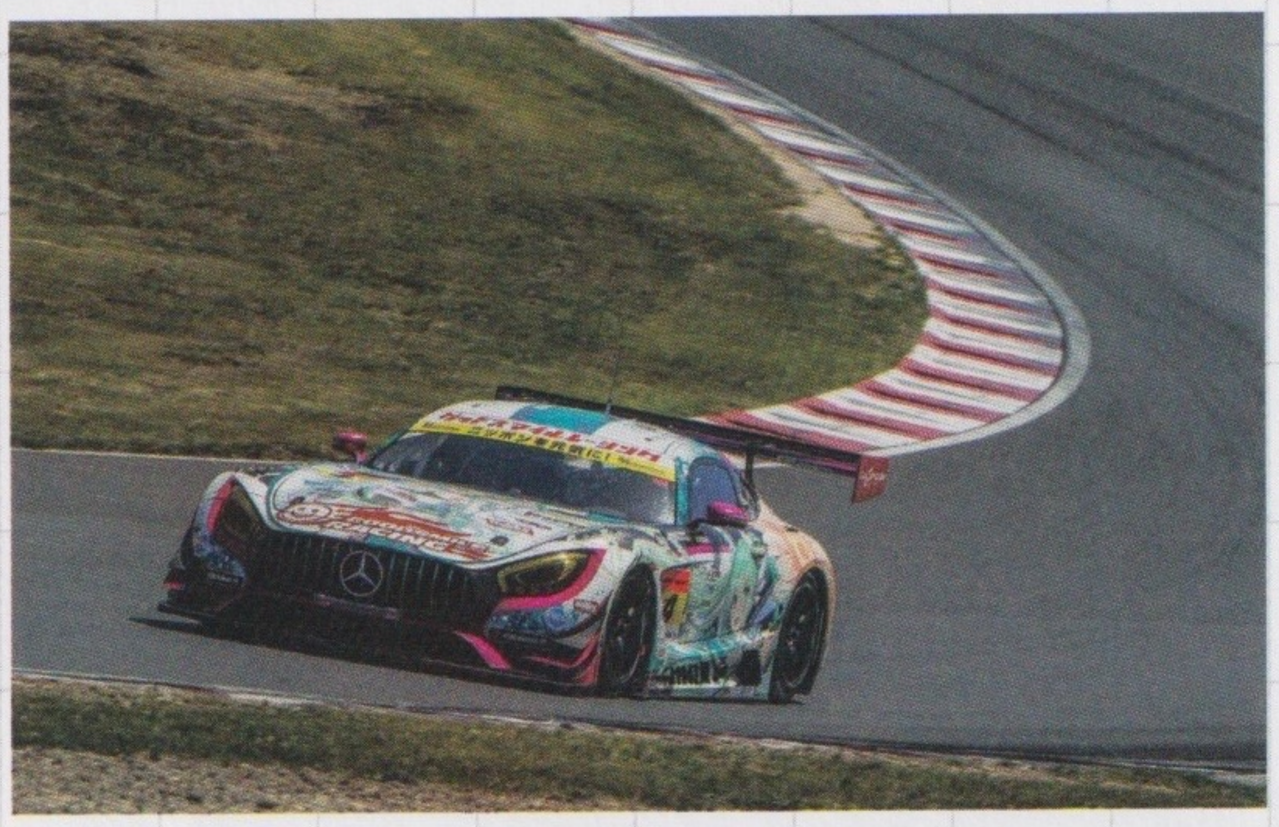




↑決勝は、6番グリッドからのスタート。十分にトップを狙える位置で決勝に臨むことになった。







←公式練習のときよりも路面温度が高く、タイヤの選択で悩まされる場面もあった。

決勝 MAY.21 Result 5位

ピットワークでミスがあるも、予選から順位を上げて完走！

快晴の中で行なわれた決勝。スタートを担当した片岡選手は、1周目で1台をオーバーテイクし、5位に上がる。しかし、4周目にGT500クラスとGT300クラスが絡むクラッシュが発生し、セーフティーカーが入る。マシン回収やコース清掃に時間がかかり、11周目までセーフティーカーランとなった。27周目に4位でピットインするが、ピットでの作業にやや手間取ってしまい、10秒ほど時間をロス。この間に7号車(Studie BMW M6）と11号車(GAINER TANAX AMG GT3）に先行を許し、順位は6位となる。ここからレースは完全な膠着状態になり、抜きにくいといわれるオートポリスの特徴も相まってトレイン状態でレースは進む。このまま終わるかと思われた終盤、4位の11号車にアクシデントが発生したことで、予選から順位をひとつ上げた5位でフィニッシュ。6ポイントを獲得した。



←スタートが得意な片岡選手は、スタート直後の混戦で順位を上げる。







↑流れがよくないレースでも、しっかりとポイントを獲得し、チャンピオン争いに食らいついている。

Total Point 27 pt. | Ranking 3 th

第4戦 スポーツランドSUGO Round 4 SPORTSLAND SUGO

レース距離 300km

予選 JUL.22 Result 8位

予想外にライバルのペースが上がり8位に

第4戦SUGOの予選は、直前に雨が降り出し、ウェットトラック宣言（ウェットタイヤを使える許可）が出された。1回目は片岡選手が担当し、暫定3位につくも、晴れてきた天候に合わせたスリックタイヤでライバルたちがタイムを縮めたため、最終的に10位に。2回目は、谷口選手が暫定2位につけるが、直後のクラッシュで赤旗中断になってしまう。再開後に、またもやライバルたちがタイムを縮めてきたため、予選は8位とやや出遅れる結果になった。







→どのチームも、かなりの好タイムを叩き出していた予選。赤旗解除後に谷口選手がタイムを更新するが、ライバルたちはそれを上回り、8位で決勝に。



↑予選2回目では、谷口選手が2周目に1分19秒658で暫定2位になる。しかし、直後にライバルがクラッシュを起こし赤旗中断となった。



→終了直前まで上位だっただけに、惜しまれる予選となった。

決勝 JUL.23 Result 4位

SUGOでは過去最高の4位でフィニッシュ！



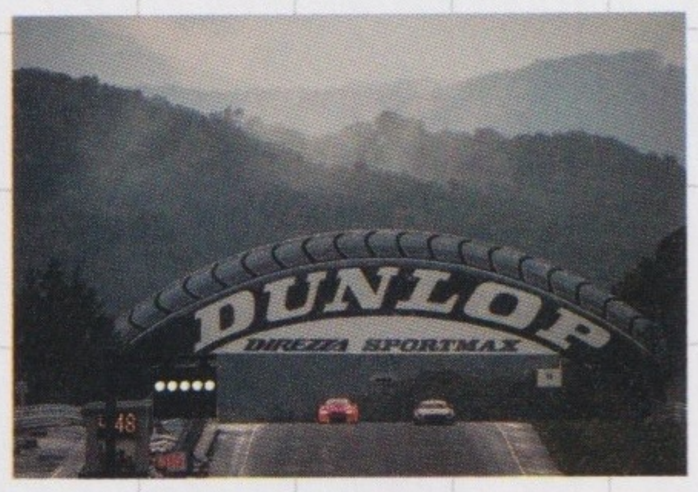


決勝の朝は雨。ウォームアップ走行では、路面はウェット状態だが、雨はほとんど止んでいたため、各チームがタイヤ選択に悩まされる。ミクAMGはグリッドについた時点ではスリックタイヤを履いていたが、直前でウェットタイヤに変更した。スタートを務めるのは片岡選手。開始直後に雨が降り始め、スリックタイヤを選択したチームは大幅にペースを落とさざるを得なかった。片岡選手は1周目で2台を抜き6位に浮上。4周目でライバルがクラッシュし、セーフティーカーが入る。中盤でクラッシュが起こり、2回目のセーフティーカーランとなり、解除後にピットインして谷口選手と交代。直後にまたもクラッシュで3度目のセーフティーカーランとなった。セーフティーカー解除後のミクAMGの順位は、1位と2位に1周遅れの3位。しかし、59周目に25号車（VivaC 86 MC）に追いつかれ、63周目には抜かれて4位に落ちる。谷口選手は、最後まで25号車を僅差で追いかけたが、コンマ数秒の差で4位のままフィニッシュ。惜しくも表彰台は逃してしまったが、プロジェクトとしてはSUGOでの過去最高順位を更新することができた。



↑表彰台とはいかなかったが、SUGOにおけるチームとしての最高順位を記録した。





←不安定な天候に多発するクラッシュと、レースは荒れた。

Total Point 35pt. Ranking 3th

第5戦 富士スピードウェイ Round 5 FUJI SPEEDWAY

レース距離 300km



予選 AUG.5 Result 3位

第2戦のリベンジ！　予選は3位通過！

予選1回目では、周囲の様子を見ながらアタックに挑んだ谷口選手が堅実な走りで9位通過。予選2回目につなぐ。片岡選手に替わった2回目は、4周目で1分38秒078を出し、暫定トップになる。しかし、55号車（ARTA BMW M6 GT3）と7号車（Studie BMW M6）がそれぞれ37秒台を記録し、予選は3位となった。70kgのウェイトハンデを背負っていることを考えれば、これ以上ない出来だ。決勝は3番グリッドからのスタートとなる。





↑片岡選手は、4周目に1分38秒078を記録し暫定トップになる。



↑ポールポジションとはいかなかったが、70kgのハンデで大健闘。

決勝 AUG.6 Result 2位

優勝には届かずも、ポイントランキング首位奪還!!

片岡選手がスタートから3位をキープし、2位の7号車を追いかける展開。なかなか抜けないでいると、4位の31号車（TOYOTA PRIUS apr GT）が迫ってくる。片岡選手の堅実な走りで、31号車を抑え、3位を保ってピットイン。谷口選手に替わった後は2位に浮上し、1位の55号車の背中が見えてくる。しかし、燃料が少なくなってきたため、燃料をセーブする走りに切り替え、2位でフィニッシュ。シリーズランキングで首位となった。



↑今回の結果で、再びシリーズランキングでトップに立った！



←第2戦の富士ではバーストに泣いたが、今回は無事に好成績を獲得できた。





Total Point 50pt.　Ranking 1th

レース距離 1000km

予選 AUG.26 Result 4位

ウェイト100kgを積みながらも好成績！

1966年の初開催以来、何度か形を変えながら51年の歴史を紡いできた「鈴鹿1000km」が、この年で最後となった。予選1回目は谷口選手が8番手で通過。2回目は、100kgというウェイトハンデを積みながらも、片岡選手が1分58秒235という驚異的なタイムを叩き出し、4位を獲得。4番グリッドで決勝に臨むこととなった。



↑うだるような暑さの中、好タイムを記録！





→100kgのウェイトで4位を獲得した片岡選手を、片山監督は大絶賛していた。

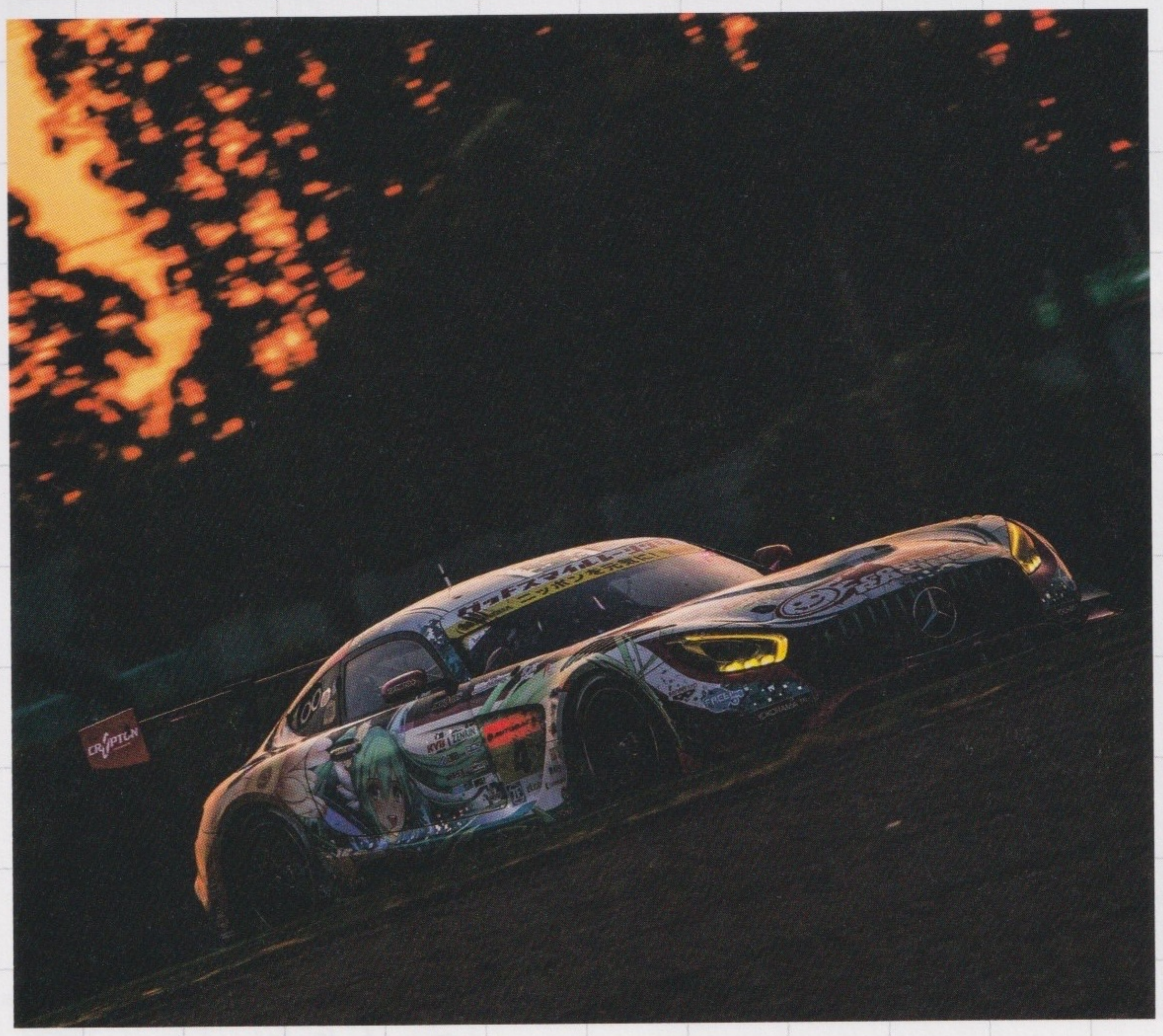


↑チャンピオンに向けて大事なこの第6戦で、4番グリッドからスタートできるのは大きい。

↓シーズン後半でのノーポイントは痛い。残り2戦をどう戦う!?







決勝 AUG.27 Result 19位

タイヤトラブルが重なりノーポイント

片岡選手が、スタート直後に51号車（JMS P.MU LMcorsa RC F GT3）に先行を許し5位に順位を落とす。13周目にピットインし、谷口選手に交代。アウトラップで順位を落とすも、32周目には再び5位に復帰。しかし、34周目に51号車に抜かれ6位にダウン。38周目には55号車（ARTA BMW M6 GT3）がクラッシュしてセーフティーカーが入った。43周目にセーフティーカーランが解除されたときに、谷口選手がピットインし、片岡選手と交代。ピットインで順位が落ちたが、8位まで上げて74周目に3回目のピットイン。87周目に31号車（TOYOTA PRIUS apr GT）がクラッシュし、2回目のセーフティーカーランになる。その後、徐々に順位を上げ107周目に4回目のピットインをして片岡選手に交代。ピットインで落ちた順位を回復していくところで、124周目に右のフロントタイヤがスローパンクチャー（タイヤの空気が少しずつ抜けていく現象）を起こす。緊急ピットインで谷口選手に交代し、追い上げを見せるが、150周目に右のリアタイヤがバースト。大きく順位を落とし19位でレースを終えた。シリーズランキングは2位に下がったが、レース前にランキング2位だった25号車（VivaC 86 MC）がゴール直前のクラッシュでリタイヤしたため、トータルポイントで大差をつけられる事態は免れた。



←長距離のレースだけあって、多くのマシンをトラブルやクラッシュが襲った。ミクAMGもタイヤトラブルに泣かされた。

Total Point 50pt.　Ranking 2th

第7戦 チャーン・インターナショナル・サーキット Round 7 CHANG INTERNATIONAL CIRCUIT

レース距離 300km



予選 OCT.7 Result 4位

混戦を抜け出し好スタート！

唯一の海外戦である第7戦は、朝からスコールに見舞われながらもすぐに路面が乾き始める難しいコンディション。予選1回目は片岡選手がウェットタイヤで走り、10位で通過。2回目を担当する谷口選手は、地面はすぐに乾くと判断しスリックで挑むも裏目に出る。ウェットタイヤに交換したあとは、好タイムを出すがライバルたちに抜かれていき、5位に後退。時間的に最後のアタックで4位を獲得し、4番グリッドからの好位置で決勝に臨むこととなった。



↑目まぐるしく変化する天候に悩まされた予選。それでも、最終的には上位での通過を果たした。





↑ウェイトハンデ50kgを積みながらの予選4位は、決勝への好材料。



決勝 OCT.8 Result 2位

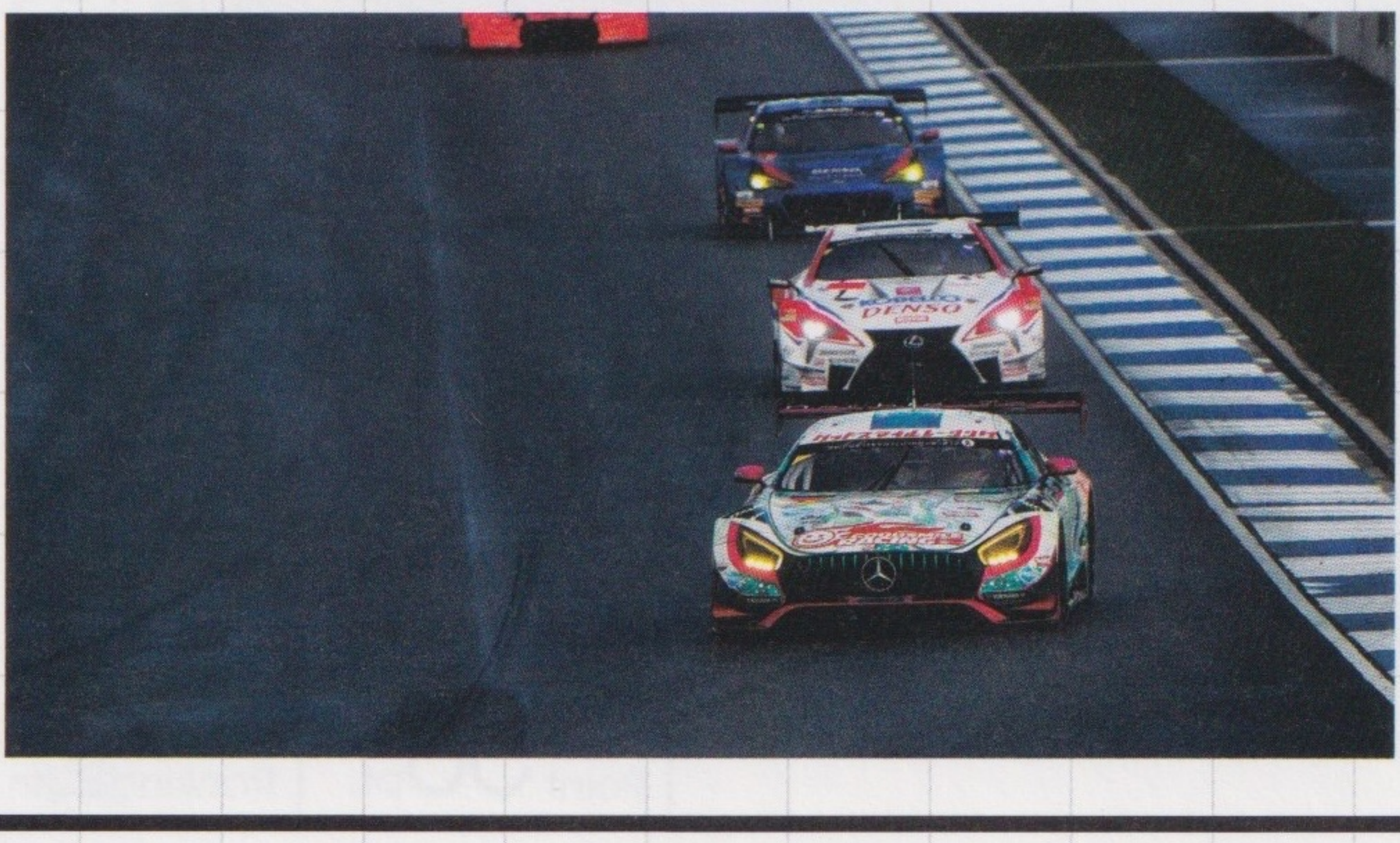
タイヤ選択がヒットし、表彰台に乗る！

決勝も、予選と同様に雨が降ったり止んだりと、タイヤ選択で難しい判断を迫られた。ミクAMGはウェットタイヤをチョイス。スタートは片岡選手が担当する。スタート直後は、セーフティーカーランとなり、3周目に本格スタート。ここで、スリックタイヤを選択したチームは下位に沈んだ。片岡選手は、55号車（ARTA BMW M6 GT3）をパスして3位に上がると、2位を走る51号車（JMS P.MU LMcorsa RC F GT3）とバトルになる。10周目にオーバーテイクし、2位に上がった頃には雨が止んできた。本来なら、すぐにスリックタイヤに交換したいところだが、後半スティントの燃料との兼ね合いもあり、20周までピットインを引っ張った。谷口選手に交代し、42周目には2位に浮上してそのままフィニッシュ。シリーズランキングで1位に返り咲いて、最終戦を迎える。





←後半スティントとの兼ね合いで、ウェットタイヤのまま、ピットインを引っ張る。交換したタイヤは溝がほぼない状態だった。





←シリーズランキングで1位を奪取！ ２０１４年以来となるチャンピオンへの準備は整った。

Total Point 65pt. | Ranking 1th

第8戦 ツインリンクもてぎ Round 8 TWIN RING MOTEGI

レース距離
250km

予選 NOV.11 Result 1位

コースレコードでポールポジション！

朝の公式練習では、谷口選手が1位のタイムを記録。その勢いのままに、予選1回目も谷口選手が1位で通過した。2回目を担当した片岡選手は、55号車(ARTA BMW M6 GT3) が出したコースレコード(1分46秒300) を予選終了間際に破り、新たなコースレコード(1分46秒076) を樹立。片岡選手のSUPER GTキャリアで初となるポールポジションを獲得し、チャンピオンに向けて大きく前進した。

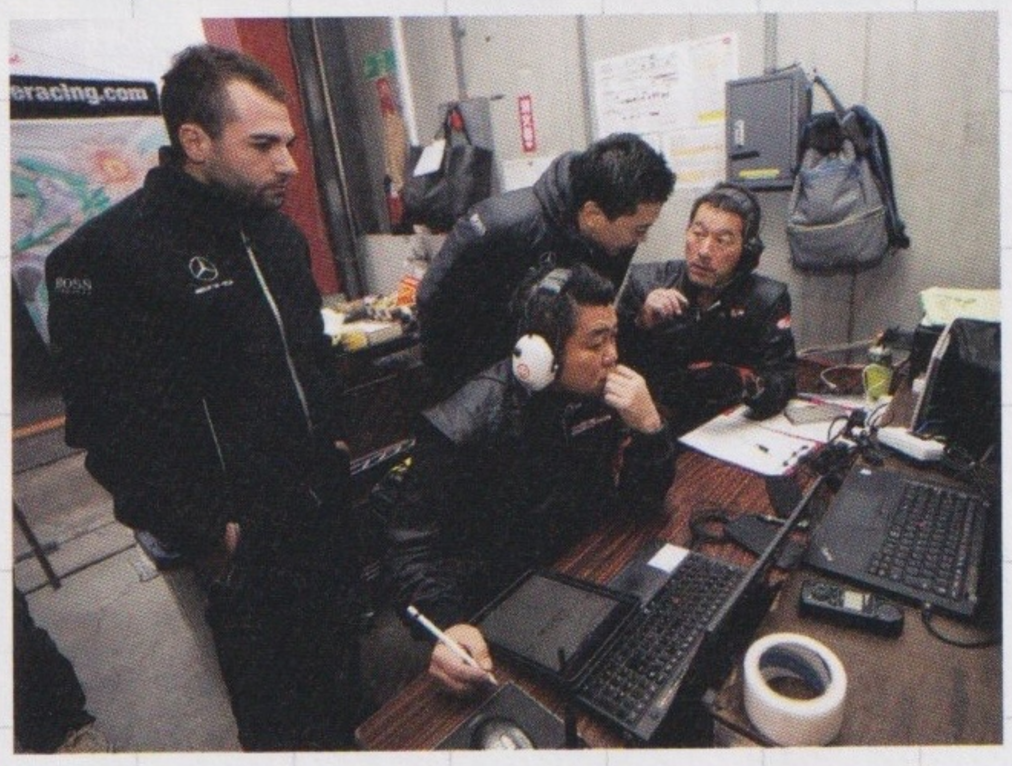




↑ポールポジション獲得を喜び合うドライバー。チャンピオンに大きく近づいた。









←緊張から解放されたのか、シャンパンファイトではしゃぐふたり。





決勝 NOV.12 Result 3位

3年ぶりにチャンピオンに返り咲き！

スタートを担当する片岡選手は、1周目から独走態勢に入り、2位以下に4秒以上の差を付ける。タイヤの減りが予想よりも早かったため、予定より早い15周でピットインした。谷口選手に交代し、タイヤを4輪とも交換する。同時にピットインしていた33号車(D' station Porsche)はタイヤ無交換作戦を敢行し、アウトラップでミクAMGをオーバーテイク。さらに、25号車(VivaC 86 MC) がリアタイヤ2輪を交換。65号車(LEON CVSTOS AMG) がフロントタイヤ2輪を交換して、ミクAMGの前に出る。33号車は、19周目にスローダウンして戦線離脱。30周までピットインを引っ張っていた55号車はタイヤ無交換で、約20秒でピットアウト。実質トップに立った。全車がピットインを終えた時点での順位は、1位が55号車、2位が65号車、3位が25号車、そして4位がミクAMGとなった。ポイントランキング2位の51号車(JMS P.MU LMcorsa RC F GT3) が、優勝争いから後退したため、このままなら、ミクAMGは4位でもチャンピオン獲得となる。しかし、3位の25号車をなかなか抜けずペースを上げられずにいると、後ろから5位の9号車(GULF NAC PORSCHE 911) が近づいてきた。激しい3位争いになるが、39周目にミクAMGが25号車をオーバーテイク。3位に浮上した。そのまま3位をキープしてチェッカーを受け、ドライバーランキング、チームランキングの両方でチャンピオンに輝いた。



←決して楽なレースではなかった。それでもチャンピオンを獲得できたのは、チームの全員が最高の仕事を果たしたからだ。

Total Point 77 pt.　Ranking 1th

祝 2017年シリーズ


GOODSMILE RACING
GOODSMILE RACING
AVIREX USA
AVIREX USA
BANPRESTO
Hobby JAPAN
Hobby JAPAN
FREE
YOKOHAMA

チャンピオン返り咲き！

最終戦
ツインリンクもてぎ

舞台裏レポート



シリーズチャンピオンを決めた最終戦を密着取材！　ドライバーはもちろんのこと、チーム関係者、ファンがどのように最終戦に関わっていたのか、その裏側をお見せする。喜びに沸いた祝勝会の様子もお届け！



予選 Qualifying Race

2017年11月11日。栃木県のツインリンクもてぎで、2017 AUTOBACS SUPER GTの最終戦が幕を開けた。この週末の二日間の戦いで、シリーズの最終順位が決まる。GSRはこの時点でランキング1位。2位との差は9ポイント。状況だけをみると有利だが、何が起こるかわからないのがレース。過去のSUPER GTでも、最終戦での逆転劇は何度も起きている（2011年のGSRも最終戦で逆転し、チャンピオンに輝いている）。関係者たちは決して気を緩めずに、予選に挑んでいた。

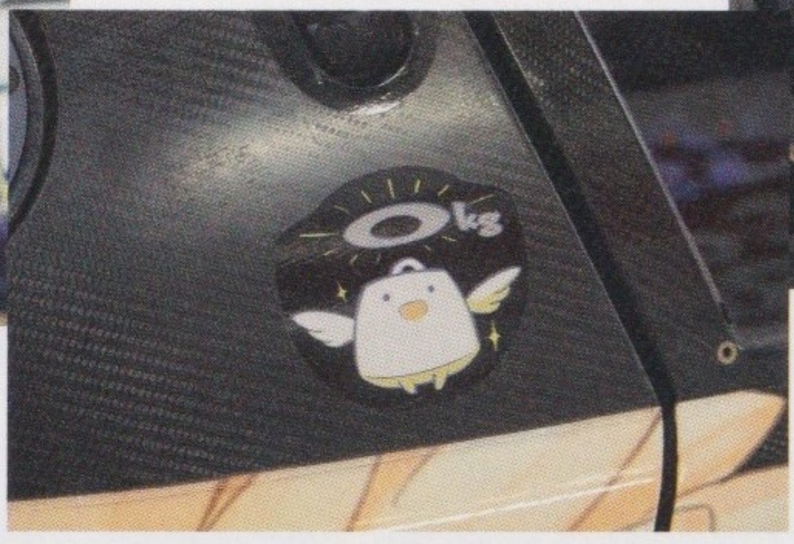
チャンピオンを賭けた2日間が幕を開ける！

予選の朝、チーム関係者は公式練習のために、ピットに集まっていた。最終戦の舞台となるここツインリンクもてぎで、初音ミクはチャンピオンの称号を勝ち取り最速の歌姫となることができるのか？　スタッフたちは、それぞれいつも以上に真剣な眼差しで自分の仕事に取り掛かっていた。



↑安藝代表からは、「勝つしかない。ポールポジションを狙って1ポイントを獲りにいく」という力強い言葉が聞けた。

↓最終戦は、どのチームもウェイトハンデがなくなる。マスコットの「ウェイトちゃん」のイラストも0kgになっていた。





↑メカニックたちは、データをチェックしながら、セッティングを模索。



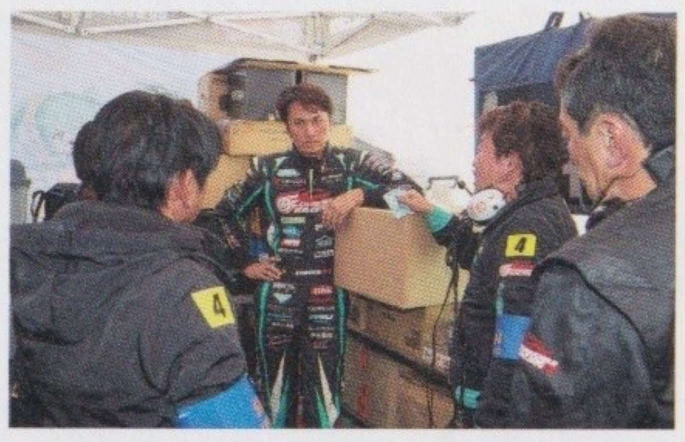
←少し走ってはピットインし、タイヤのチェックやセッティングの微調整を念入りに繰り返していた。

公式練習で想定外の事態？

8時45分から行われた公式練習では、1' 47. 139とクラス1位のタイムを出す。しかし、そんな朗報とは裏腹に、監督やメカニック達の表情は冴えない。どうやら、想定していた以上にタイヤの摩耗が早いとのこと。この状況で決勝の走りをどうマネジメントするかをスタッフたちは協議していた。



↑「タイヤをどう使うか、方向性が見えていない。苦しい戦いになるが、自分たちのできることをやっていく」と語る片山監督。



←タイヤの状態について長い時間ミーティングをする、ドライバーとスタッフたち。

ファンの期待も最高潮！

公式走行が終わり、お昼からはピットウォークが始まる。GSRは、ピット前で恒例のサイン会を開催し、多くの人が列を作っていた。そして、ファンのほうも恒例行事である"祭壇"作りに励み、自分たちのできることでチームを後押しする。チャンピオンを信じてやまない熱いファンたちに、チームは最高の瞬間を届けられるか!?



↑サイン会には大勢のファンが詰めかけた。



←これが完成した祭壇。各レース場で、毎回こんな光景が繰り広げられている。



↑祭壇は、GSRファンはもちろん、他チームのファンからも注目の的となっていた。

pick up! 祭壇とは？

ピットウォークのとき、チームのスペースに棚を設置して、ファンが持ち寄った初音ミクのグッズを飾る行為。通称"初音ミクの祭壇"。最初は一部のファンが個人的に行なう"オレの嫁自慢"のようなものだったが、参加する人が多くなって恒例行事化したのだ。現在は、ファンの間で「祭壇部員」とも呼ばれる個スポ達が、毎戦ピットウォークの時に集まって楽しんでいる。祭壇ができるまでの流れは、128ページで紹介！



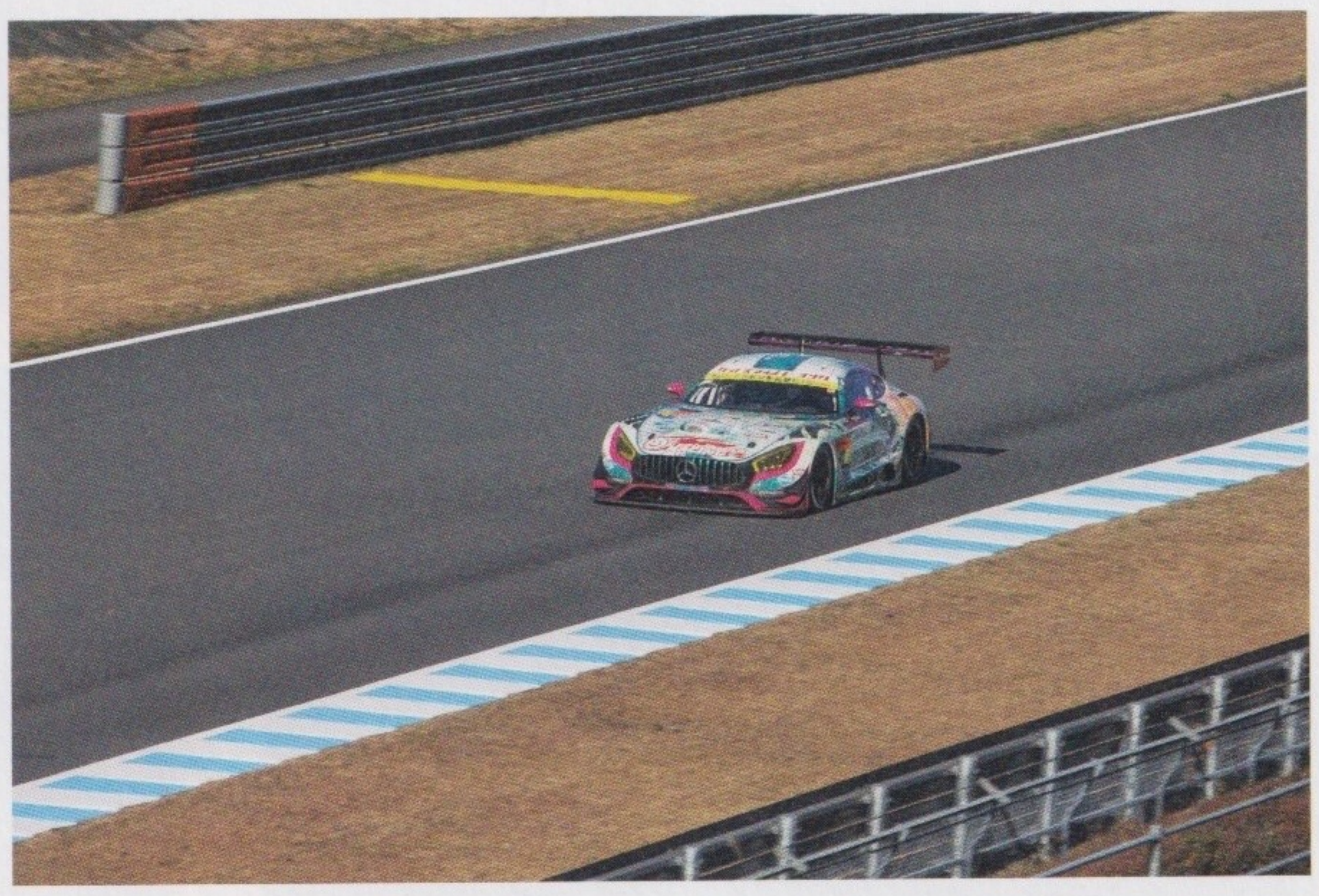
↑棚を作る係、初音ミクグッズを受け取って飾る係と、それぞれ分担し、短い時間の中で効率よく祭壇を作っていた。その連係プレーはまるで熟練スタッフ!?

↓予選1回目直前の谷口選手。ヘルメットの奥の目には闘志がみなぎっている。



予選1回目をトップ通過！

14時から行われた公式予選1回目は谷口選手が担当した。ゆっくりとタイヤを温めて5周目にアタックを始める。ツインリンクもてぎのコースレコード1'46.760に迫る1'46.825のタイムを記録し、1位で通過。片岡選手にバトンを渡した。



→午前中の公式練習で片岡選手が出したタイムをさらに更新！

片岡選手が意地のポールポジション！

予選2回目を担当する片岡選手がタイヤを温め終え、まさにタイムアタックに入ったそのときピットにどよめきが走った。55号車のARTA BMW M6 GT3がコースレコードを塗り替える1'46.300で首位に躍り出たのだ。その報はすぐに無線で片岡選手に伝えられる。それを受けた片岡選手はリスクを承知で予定よりも更にペースを上げてアタックに臨む。モニター越しにマシンがホームストレートに戻ってくるのを声もなく見守る関係者たち。表示されたタイムは……1'46.076！　コースレコードを再び塗り替える逆転劇でポールポジションを獲得。劇的な結末に、ピットでは拍手と歓声が止まなかった。



↑予選2回目に向かう片岡選手。谷口選手の頑張りを受けて、気合いは最高潮だ。



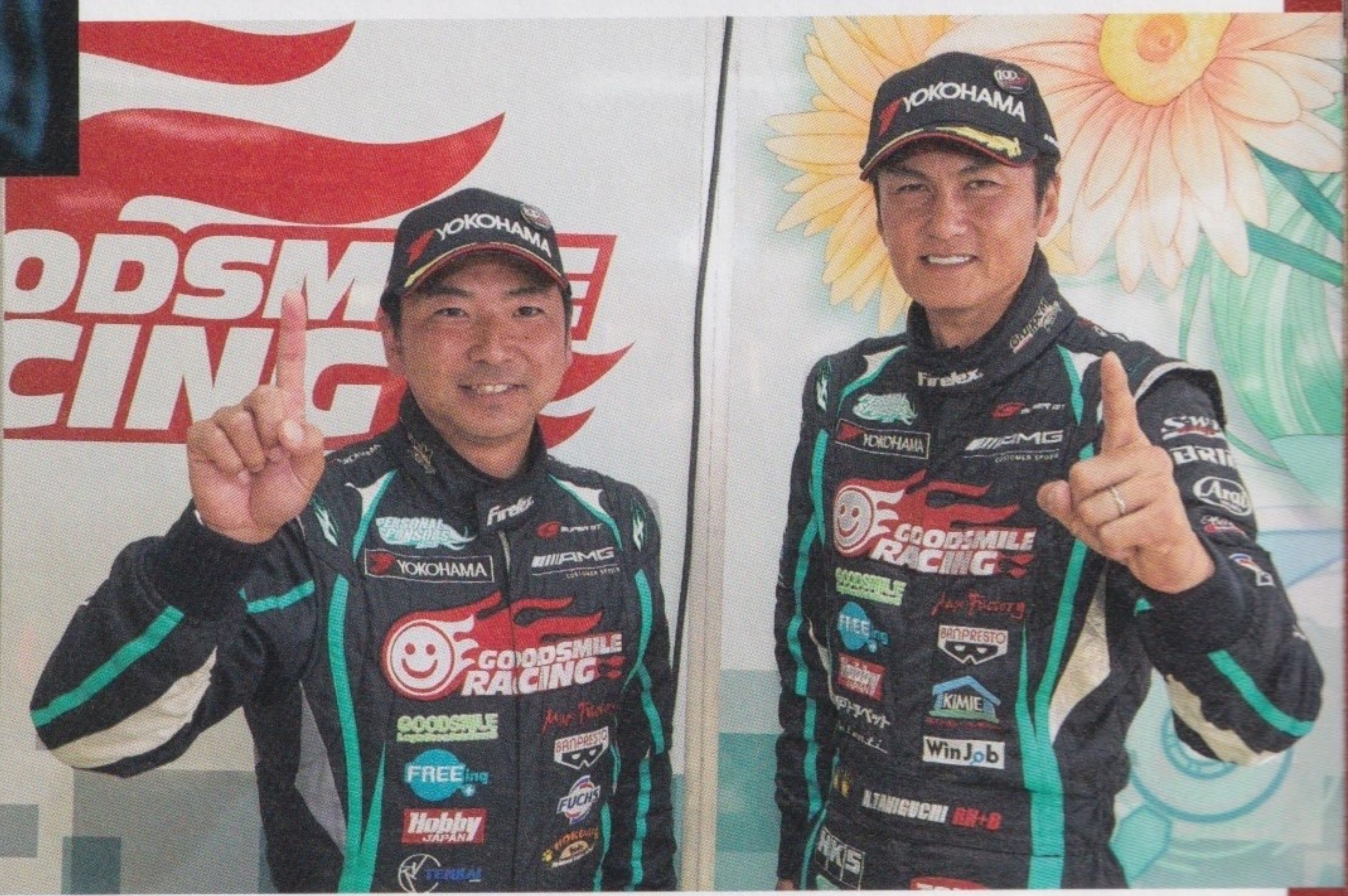
↑モニターを見守っていた安藝代表と谷口選手は、ポールポジションが決まった瞬間、思わず堅い握手を交わす！



←片岡選手がピットに戻ってくると、みんなから祝福の嵐。安藝代表は、この日の朝に語っていた「ポールポジションを取る」を実現してくれた片岡選手に、惜しみない賛辞を贈った。

↓片岡選手にとって、SUPER GTで初のポールポジションになった。さらにコースレコード更新の快挙でこの日もっとも輝いた男は、メディアの取材に引っ張りだこだった。





→予選を両方とも1位で通過した、最速コンビのツーショット！　ポーズはもちろん「いちばん！」。



↑これはポールポジションを獲得したドライバーに贈られるトロフィー。明日の決勝では、チャンピオンのトロフィーも欲しい！

↓ひとしきり喜んだ後は、すぐに気持ちを引き締めて真剣な顔に戻り、決勝のためのミーティングを行っていた。





決勝

Final

前日の予選でポールポジションを取り、1ポイントを獲得。これにより、決勝で3位に入賞すればチャンピオン確定と、さらに有利な状況になる。ファンやメディアのあいだには、"楽勝ムード" が流れ始めていた。しかし、チームはまったく逆の苦しい戦いを予感していた。チャンピオンの可能性があるチームは捨て身で優勝を狙ってくるだろうし、追われるプレッシャーもある。シリーズ中最も距離の短い250kmのレースながらも、長く苦しい戦いが始まる！



←ミーティングをしながら、ときには笑顔を見せる両ドライバー。見る限りはいつも通りのリラックスムード。

運命の朝！

いよいよ決勝。泣いても笑ってもこれがシーズンの締めくくり。雲ひとつない青空だったが、11月半ばということもあって肌寒い気温。しかし、チームスタッフの気合とファンの熱気は、寒さを吹き飛ばす勢いだった！



→パドックにいるファンから応援を受ける安藝代表と片岡選手。彼らの想いに、最高の結果で応えたい！



←メカニックのみなさん。レースが始まる前の、ほんのわずかな休息を楽しんでいた。

必勝の祭壇！

決勝日のピットウォークは午前中に行われた。この日もチームはサイン会を行い、ファンは祭壇作りに精を出した。棚からはみ出さんばかりに、予選日よりも豪華な祭壇が完成する。初音ミクがつけた必勝はちまきが印象的。お揃いの必勝はちまきで、チームの勝利を祈願しているファンも多かった。



←決勝日のピットウォークではメインストレートも開放される。各チームのレースクイーンと共にミクサポもコースに立ち、多くのファンがカメラを向ける。



↓この日も、監督と選手はサイン会。大勢のファンとコミュニケーションを取っていた。



←決勝日は、観戦しにくるファンが増えるため、予選日よりも祭壇が豪華になった！

ポールポジションでのグリッドウォーク

決勝のスターティンググリッドに着くため、各チームのマシンがピットを後にする中、予選でポールポジションを獲ったミクAMGは、最後に悠々とピットを出発する。既にそれぞれのグリッドに着いたマシンたちの間を通り抜けて、先頭グリッドに車を着けるポールポジション入場セレモニー。その勇姿に、ファンも酔いしれた。



←グリッドに並べるために、マシンに乗り込む片岡選手。その顔には誇らしさが感じられる。



←両ドライバーと監督のまわりには、ファンが大勢集まって、声をかけたり写真を撮ったりしていた。



pick up! ミクサポは大忙し！

レースやマシンには直接関わることのないミクサポだが、彼女たちにしかできない大事な役割がある！それは、ミクサポを通じてチームに興味を持ってもらうことや、チームをより好きになってもらうことだ。この日も、物販ブースで行われたサイン&記念撮影イベントでファンと触れ合い、楽しませていた。



↑一定金額以上のグッズを購入した人が参加できるサイン&撮影会。最高の思い出になりそう！

激闘スタート！

SUPER GTの決勝レースは"ローリングスタート"と呼ばれるスタート方式を採用している。セーフティーカーと呼ばれる先導車が先頭になって、スターティンググリッドに並んだ全マシンがスタートし、各マシンはその順位を保ったまま隊列を組んで周回する（フォーメションラップ）。安全が確認されセーフティーカーがピットインしてシグナルが青になるとレースがスタートとなる。スタートの上手さに定評のある片岡選手は今回も無事にスタートを成功させ、先頭で1コーナーに飛び込んでいく。いよいよ激闘が始まる！



←シグナル青で一斉に加速する各マシン。先頭はもちろんミクAMG。できれば、ゴールまでこのまま先頭で帰ってきてほしい！

↓危なげなくホールショット（スタート後トップで1コーナーに入る事）を決め、早速独走モードに入る片岡選手。ポールポジションの面目躍如で、後続を引き離す。

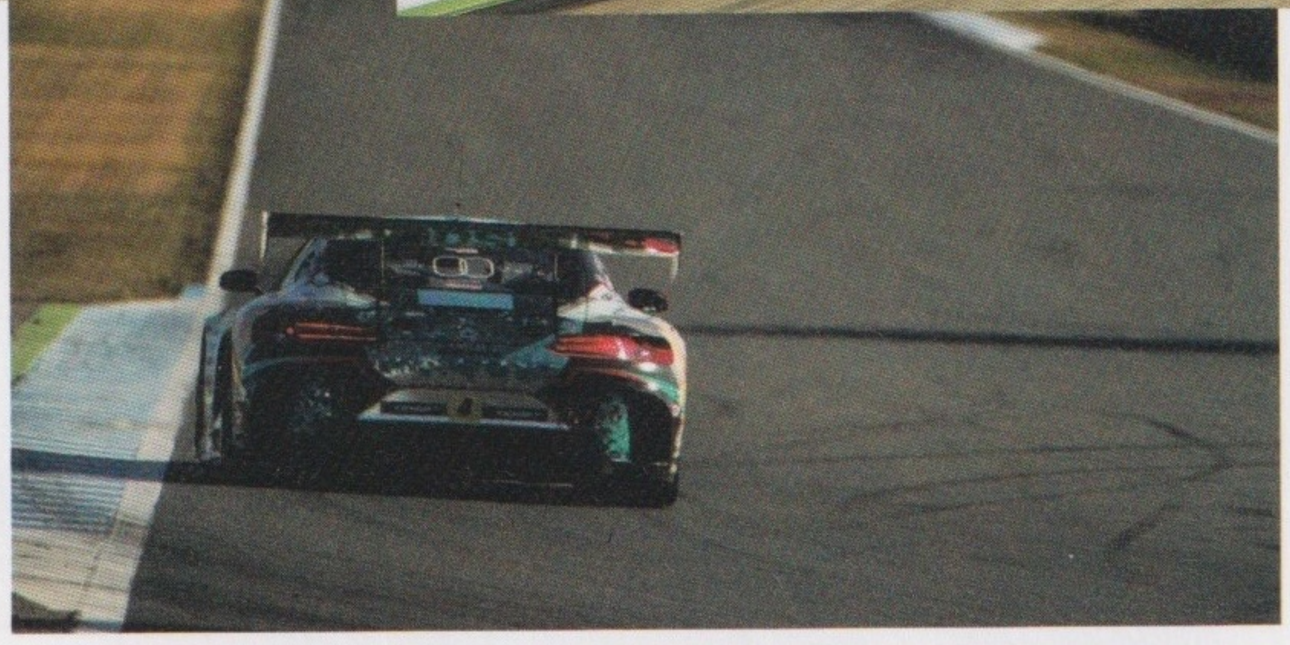


→ピットでは、関係者たちが、緊張の面持ちでスタートの瞬間を見守っていた。



↓レーススタート直後は事故が起きがち。無事にスタートしてほしいと、祈るようにモニターを見つめるミクサポたち。





←GT300クラス勢の中では、先頭でコースを駆け抜けていくミクAMG。ファンにはとても気持ちのいい光景だ。



独走！　ミクAMG

スタート直後から後続を引き離し、2位のマシンとの差をどんどん広げる片岡選手。少しでも多くのリードを持って谷口選手にバトンを渡すべく、懸命に走らせる。メインスタンドに陣取ったファンたちは、ミクAMGがクラストップで自分たちの前を通過するたび、大きな歓声を上げていた。

→パートナーの活躍をモニター越しに見守る谷口選手。

←安定した走りで後続を引き離す片岡選手。このあと、谷口選手に交代するまでトップの座を譲らなかった。



熱き応援！

ここで、観客席で応援しているファンたちの姿をお届けしよう。まず向かったのは、メインストレートが見渡せる指定ボックス席。仲のいいファン同士が共同でチケットを取り、大勢での応援を楽しんでいた。また、ダウンヒルストレート（ツインリンクもてぎのバックストレート）の近くにある自由席では、有志のファンたちが大きな旗を振っていた。ツインリンクもてぎでは、スタンド席での旗ふりが禁止のため、メインスタンドから離れたここに陣取っているのだ。それぞれ、仲間たちと同じ空間を楽しみながら、精一杯の声援を送っていた。



↑スペースを共同で借りて応援しているファンたち。ファン同士の絆はこういうときにも発揮される。声を上げて応援するのはもちろんのこと、カセットコンロを持ち込んでラーメンを食べたり、歓談したりと、じつに楽しそうだった。



↑自由席は斜面になっていて足場がよくないが、お構いなしに一生懸命旗を振るファンたち。ダウンヒルストレートを駆け降りる選手にもその姿と想いが届いていることは間違いない！



←指定ボックス席には、もうひとつのグループもいた。こちらは「静かに大人の観戦をする方針（笑）」とのこと。

pick up!　超漢のみなさん！

個人スポンサーには、「超漢コース」というコースがある。このコースの特典は、希望するレースを“スタッフと同じ空間で観戦できる”というもの。ピットに出入りしたり、ミクサポと同じ控え室でレースを観戦したり、スタッフと同じお弁当を食べたり（笑）と、ファンにはたまらない。希望すれば、ピットウォークでのファンサービスなど、一部のチームの仕事に加わることもできる。決して安くはないコースだが、一生の思い出になるので興味がある人は検討してみよう。



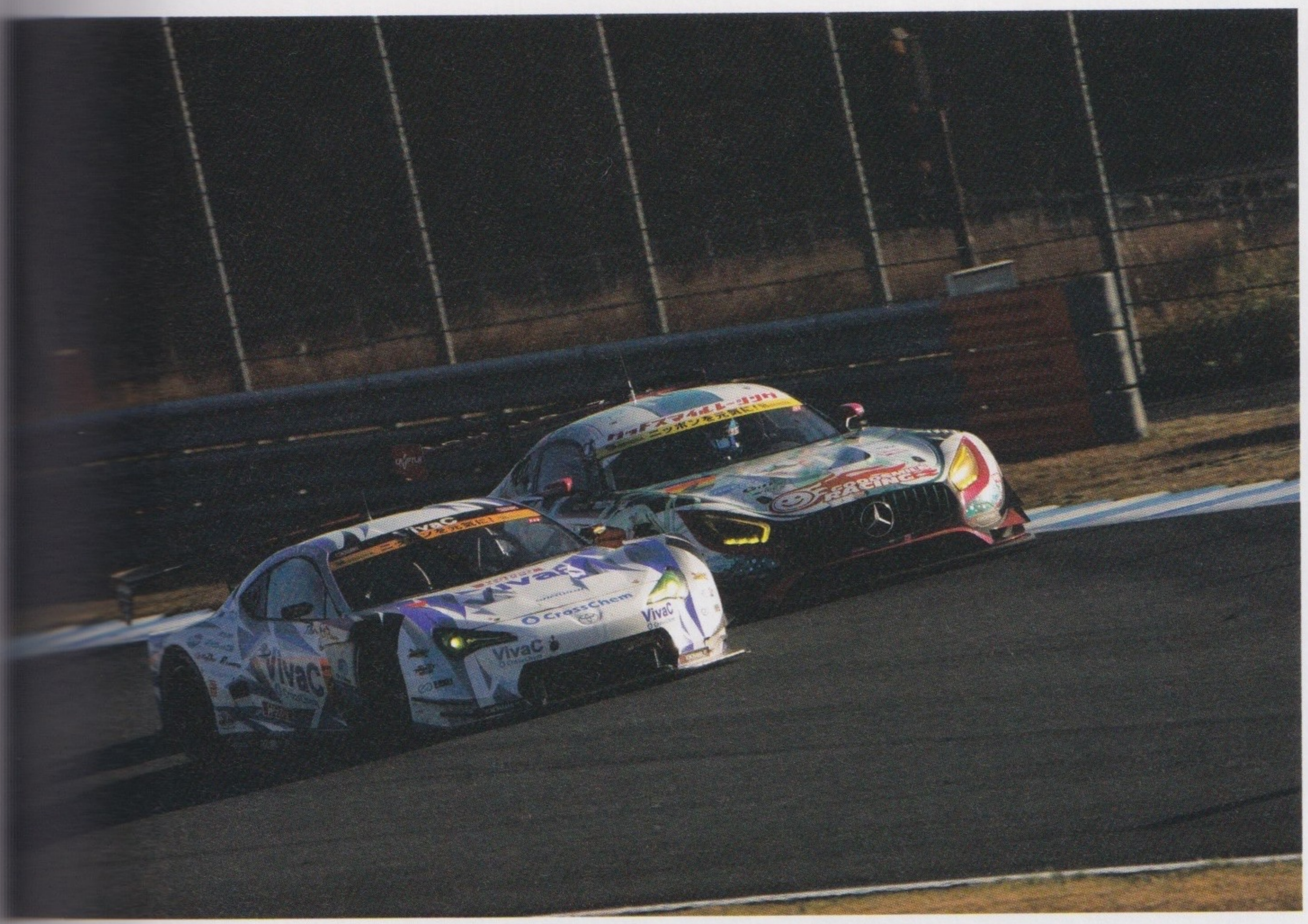
←もてぎでの超漢は、左が「のっの」さん、奥が「はいうぇいすた〜」さん、右が「MR2」さんだ。じつにいい笑顔！

ピット戦略で順位変動

片岡選手は、2位以下に4.3秒の差をつけて、15周目にGT300クラスの先陣を切ってピットイン。谷口選手に交代し、タイヤ4輪の交換と給油を行なった。この動きを見たライバルチーム達が動き出す。あるチームはタイヤ無交換、またあるチームは2輪だけを交換するなど、ピット時間を短縮する賭けに出たのだ。全チームのピットインが終わったときには、55号車（ARTA BMW M6 GT3）、65号車（LEON CVSTOS AMG）、25号車（VivaC 86 MC）の3台がミクAMGの前を走っており、4位まで後退した。



←仕事を果たした片岡選手。あとを託した谷口選手をモニター越しに見守る。



3位に浮上！

前を走る25号車はペースは遅いがなかなか抜けない。4位でゴールしてもチャンピオンは獲得できるが、後ろから9号車が迫っており、これに抜かれてしまうリスクを下げるためにも、早く25号車を抜いてしまいたい。39周目に25号車の隙をついてオーバーテイクに成功。3位に浮上した。



←抜かせまいと懸命に走る25号車を、一瞬の隙をついてオーバーテイク！

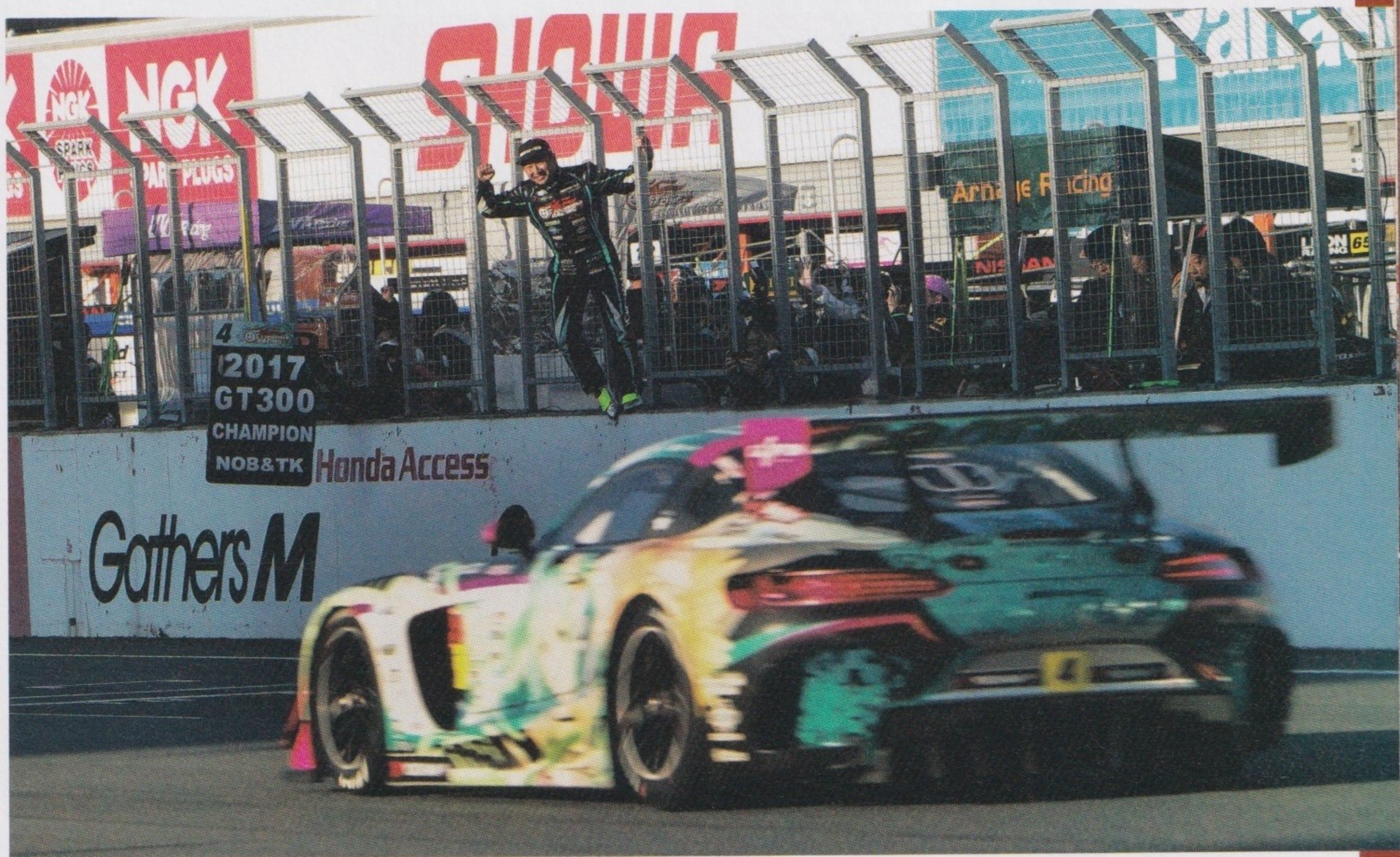
↑3位に浮上！　あとはこのままゴールをするだけだ！

歓喜のゴール！

3位に浮上してからは、残りラップが減っていくにつれて、ピットの空気が張り詰めていった。「このまま何事もなくゴールしてほしい」。全員の気持ちは同じだった。そしてファイナルラップ、ビクトリーコーナー（ツインリンクもてぎの最終コーナー）を抜けてメインストレートにミクAMGが帰ってきた。歓喜の瞬間が訪れた。



↑ファイナルラップ、谷口選手を迎えにみんなでメインストレートに駆け寄る！



↑パートナーの片岡選手が迎える横を、谷口選手が乗るマシンが悠々と駆け抜けていった。

→長く厳しい戦いを乗り越えた監督とドライバーには満面の笑みが浮かんでいた。



3年ぶりに悲願のチャンピオン！

戦いが終わった。決勝では3位。シリーズのポイントランキングでは、ドライバーズランキング、チームランキングともにチャンピオンを獲得した。2014年から3年ぶりとなるチャンピオン奪還。初音ミク GTプロジェクトの参戦10シーズン目であり、初音ミク誕生10周年、AMG創立 50周年、横浜ゴム創立100周年という記念すべき年を、最高の形で終えることができた。

↓歓喜の抱擁をする谷口選手と片岡選手。全8戦の戦いが報われた瞬間だ。



→記者会見では、喜びの「いちば〜ん！」ポーズで場を湧かせる！



歓喜!

チャンピオンを決めた瞬間、チームに笑顔と涙が溢れた。その一部をお届けする!





















涙！




勝


TWINRING MOTEGI
Mercedes-Benz
PETRONAS


2017 SUPER GT GT300
CHAMPION
2011 2014 2017
YOKOHAMA
GOODSMILE RACING & Team UKYO
初音ミク
RACING MIKU
HATSUNE MIKU GT PROJECT
4
GOODSMILE RACING



関係者 喜びの声

監督やチーム関係者から、チャンピオンを決めたときの喜びのコメントをいただいた。それぞれの立場から、熱い思いを語ってもらったぞ。



安藝貴範 代表 Takanori Aki

予選が終わった段階では薄氷を踏む勝負だなと感じていました。予選はよかったけど、タイヤの状態から決勝はかなり厳しいというのを覚悟の上で作戦を立てていたので、ギリギリその作戦がはまったかなと。結構危ないところでしたね。(ポイントランキング2位の) 51号車、(3位の) 65号車 (4位の) 55号車と、チャンピオンの権利が残っているのがやってくるじゃないですか。それぞれ優勝するしかないから、バーストのリスクを冒してでもタイヤ無交換で勝負をしてきて、やっぱりうちの前に出てくる。それに対して、僕たちは守らなきゃならないし、守る作戦でいくと決めていた。そんな厳しい状況の中で守りきれたのは、ドライバーの強さと、メカニックたちの作業の正確性のおかげ。それらが遺憾なく発揮されたのが本当に大きいです。3年ぶりで3回目のチャンピオン。あまりその3年周期のルーチンにハマりたくないんですけどね(笑)。いつも連覇したくて失敗するんですけど、来年は連覇をできるように頑張ります。

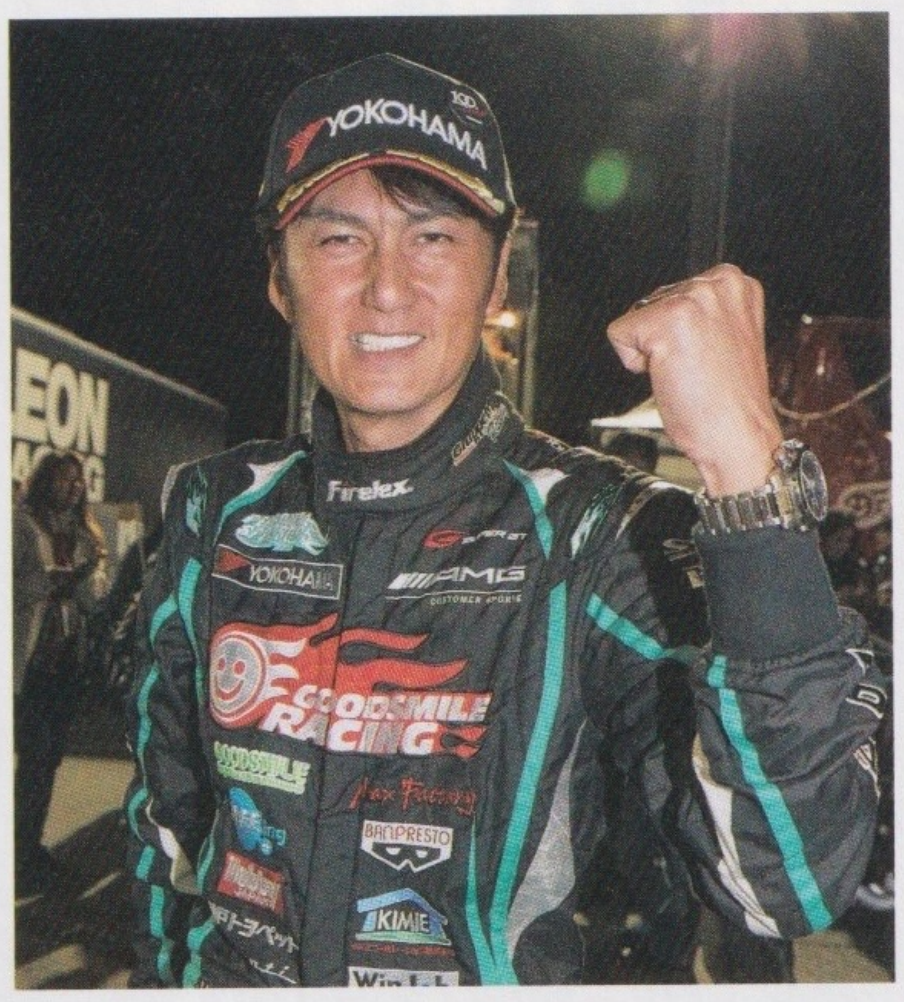


片山右京 監督 Ukyo Katayama

周りはみんな余裕で勝てると思ってたようですけど、全然そうじゃなくて優勝どころか3位4位狙いでした。うちはまずはポールポジション獲得で1ポイントをゲットできていたから、少し余裕もできてピットインで安全策である4輪タイヤ交換をしました。そこまでは順当でしたが、その後にピットインでタイヤ無交換のチームや、前2輪だけを交換するチームがいて、順位はどうなるんだろうと思っていたらその時点で4位。それでもまだその順位のままゴールすればいいと思ってましたけど、後ろからポルシェ (9号車) が追い上げて来るわでヒヤヒヤでした。チャンピオンを獲れて本当にもう、なんて言ったらいいかわからないです。嬉しいし、終わって自然と泣けちゃうし。シーズン前に、「今年は絶対チャンピオン獲ります」って言いましたから。正直言うとシーズンの途中は流れが全然よくなかったです。本当なら勝てるレースをセーフティーカーが入って落としたり、ポールポジションを獲った富士も落としたし。開幕戦を勝って勢いがよかったのに、急にツイてないシーズンだなと思い始めました。でも、現場の方はみんな頑張っているし、タイでウェットのときもドライバーは頑張ってくれました。ドライバーが頑張ったから、スポンサーの人たちが支えてくれたから最後にこの結果があります。本当によかったなあ、としか言えないですね。

谷口信輝 選手 Nobuteru Taniguchi





65号車（LEON）が僕らより前に行っていたけど、僕らは3位で走れればチャンピオン。ただ、3位の25号車（VivaC）をなかなか抜けなくて、そのうち後ろから9号車がきてしまう。そうすると黄色信号が灯るわけですよ。非常に困ってましたけど、でも何としても9号車を前に行かせないし、何としても25号車を抜くって思っていました。チャンピオンを獲って嬉しいのはもちろんなんですけど、ホッとしているというのが正直なところ。ランキングトップでここ（ツインリンクもてぎ）に乗り込んできて、我々はもう勝たなくてはいけないのが使命なので、それをなんとか遂行することができて本当にホッとしています。逆に、これがもしチャンピオンを獲れていなかったらと思うとゾッとします。チャンピオンを獲るために力を尽くしてくれる、AMGと横浜ゴムと、うちのチームスタッフと、相方の片岡と、僕のワガママを聞いてくれるボス（安藝代表）に感謝したいですね。

片岡龍也 選手 Tatsuya Kataoka

今シーズンは初音ミク GTプロジェクトが10シーズン目、初音ミクも10周年、AMG50周年、横浜ゴム100周年という記念すべきシーズン。また、このチームが2011年、2014年とチャンピオンを獲っているので、2017年に獲れたら3年周期だという話もあって、今シーズンこそは獲りたいという想いで始まりました。開幕戦の優勝から始まって、9ポイントリードのランキングトップで最終戦を迎えたということで、はたから見ると楽な状況のように見えたと思います。実際には、今日もちょっと順位が変わればチャンピオンのゆくえが変わってしまうという難しいレースで、非常にドキドキする展開でしたが、最終的にはしっかりトップを守りきれてよかった。本当は、決勝で優勝できればもっとよかったんですけど、まあ一番の目標であるチャンピオンを獲れたのでいいかなと。とにかく今シーズンはいいシーズンになったなと思います。







荒井つかさ Tsukasa Arai

本当に夢のように嬉しいです。最終ラップは祈るように「このままの順位で帰ってきて」と。帰ってきた瞬間には、なんか私が嬉しいというより、みんなが喜んでいるのを見て「チャンピオンになったんだ」という嬉しさが溢れてきましたね。一安心って感じでした。



山村ケレール Kelal Yamamura

私は2014年もミクサポとしてチャンピオンを経験していて、その時も谷口さんがフィニッシュドライバーだったんです。今日チェッカーを受けるときに、片岡さんが谷口さんの乗るミクさん号を迎えている後ろ姿を見て、またこの景色が見れて本当によかったと、そんな気持ちでいっぱいです。



鈴菜 Suzuna

私はシリーズチャンピオンを獲ったのを目の当たりにしたことがなくて、今回初めて目の前でそれを見ることができました。レース中は最後の最後まで緊張感があったんですけど、ゴール直前の「もう少しでゴールだ」という感情は言葉に表しきれない、本当に嬉しいの一言です。



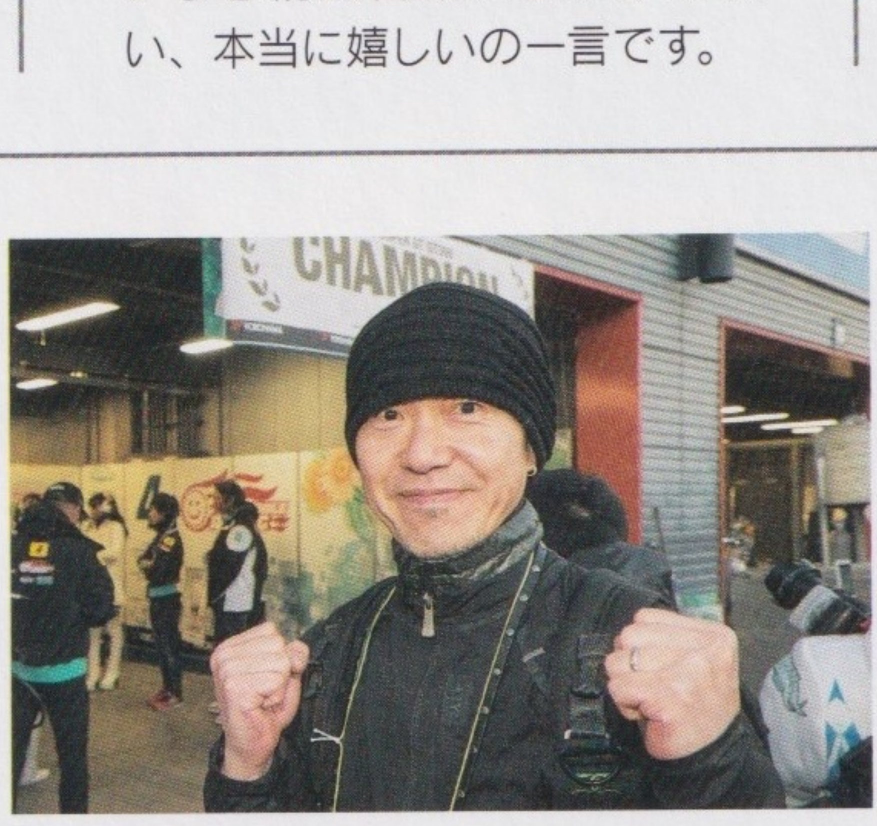
宮越愛恵 Manae Miyakoshi

ゴールする瞬間にピットからみんなが乗り出して「おかえり」って迎えるあの瞬間がすごい大好きで、「もうすぐ帰ってくる!」とみんながこみ上げている感じがすごく伝わってきました。みんなで喜んでわかり合えるこのチームで、1年を過ごせたのは幸せだなと思いました。



Tony 氏 イラストレーター Tony

この一年忙しかったですけど、いっぱい描かせていただいて、シリーズチャンピオンにまでなって、至福ですね。嬉しいことこの上ないです。谷口選手も片岡選手も能力を引き出して、自分も一生懸命ミクさんを描いた甲斐があったです。スパでもレーシングミクさんを描かせてもらって……特別だったので嬉しかったです。



小坂崇氣 氏 株式会社ニトロプラス代表 Takaki Kosaka

僕は車とメカが大好きなので、これからもスポンサーとしてグッスマさんといっしょにレース界を盛り上げられたらと思っています。また、オタクの文化がレース業界を席巻するのがすごく気持ちよくて、オタクのひとりとしてとても痛快（笑）。2014年最終戦も観戦していたので僕がレース場に来ると優勝するというジンクスができたんで、応援し続けたいです。

大盛り上がりの祝勝会に潜入!



2017年11月21日、秋葉原の「スリーモンキーズカフェ秋葉原店」にて、2017年シリーズチャンピオン獲得の祝勝会が行なわれた。約150人の個スポが集まって、チーム関係者とともに、勝利の美酒に酔いしれた。ここでは、喜びに沸く祝勝会の様子をリポート。念願のチャンピオン奪還に歓喜するファンたちの笑顔をお届けする。さらに、会場でファンたちに書いてもらった、祝福の寄せ書きも掲載!

↓シャンパンで乾杯！　楽しい宴の始まりだ。





←店から贈られたシャンパンタワーにシャンパンを注ぐ安藝代表と片山監督。ちなみに、着ているシャツはAMG特製のチャンピオンTシャツ。



→ミクサポからファンにシャンパンが振る舞われる。希望者が殺到し、争奪戦になった!?

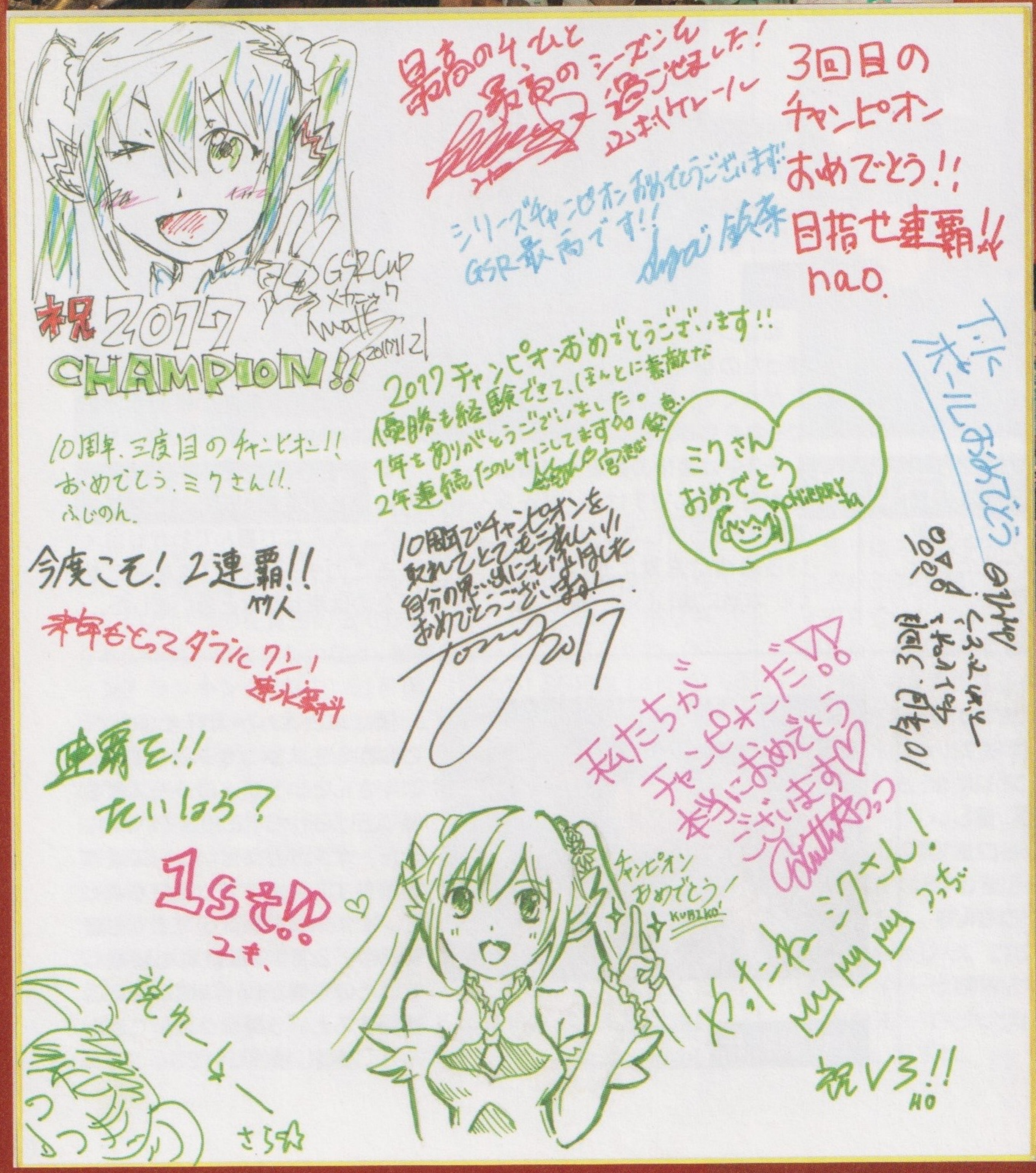


←ファンにサインをする、選手とミクサポ。どんなときもファンサービスを忘れない!



←会場入り口には、Tony氏の描いたチャンピオン記念色紙と、レーシングミクの新作フィギュアが展示されていた。





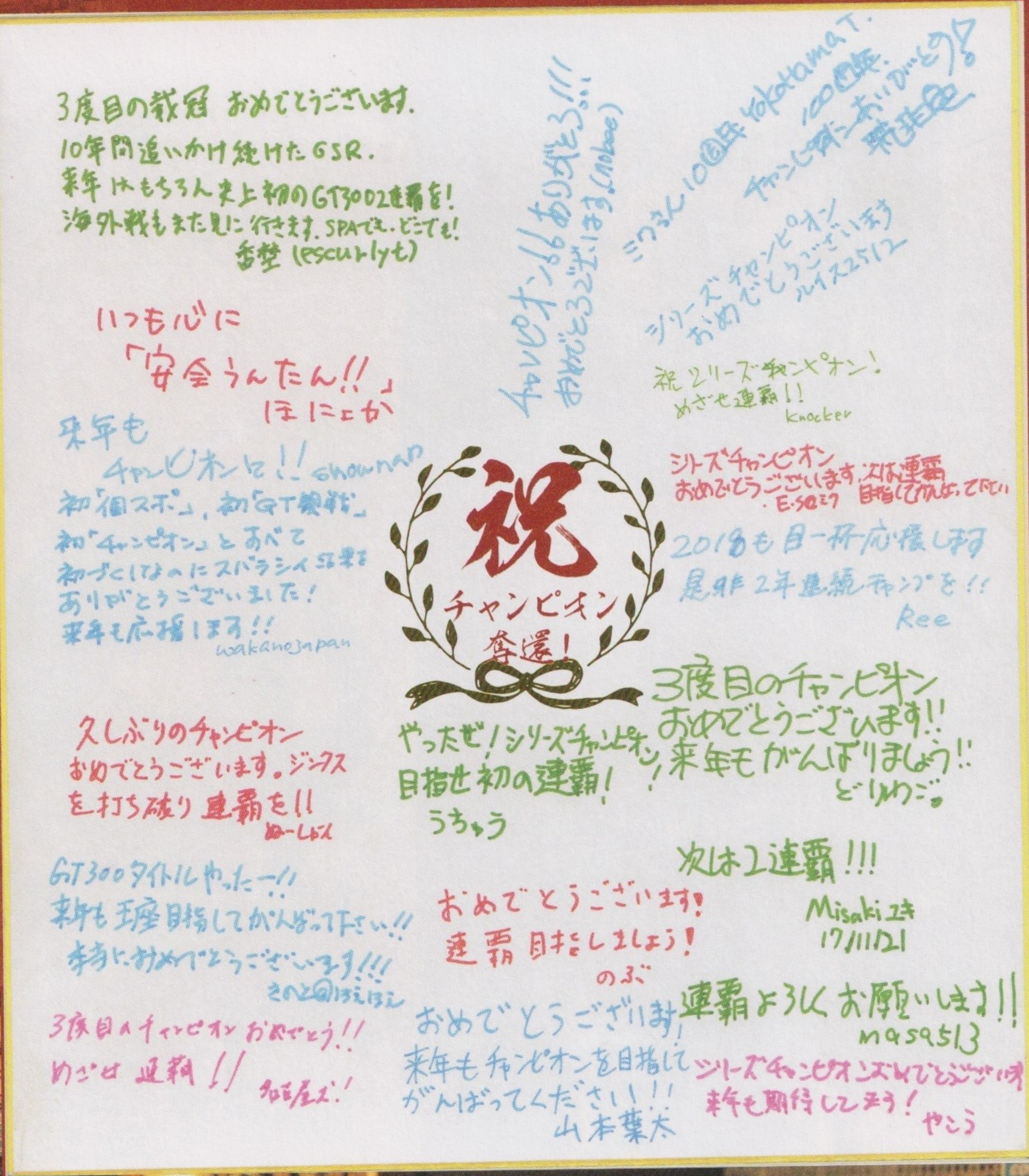




→ミクさんを使って、こんなおもしろいことをしているテーブルも。



←会場の隅で祭壇を発見！　どこでも祭壇を作る、恐るべし祭壇部！





↑会場では、生放送も始まった。残念ながら祝勝会に来られなかったファンとも喜びを共有したぞ。



↑谷口選手と片岡選手の、息ピッタリのトークで会場には笑いの渦が巻き起こった。



↑ミクサポたちが、今シーズンを振り返る場面もあった。

↓レーシングミク2017のイラストを担当するTonyさんも生放送に出演！







↑メカニックのみなさん。レース場では息つく暇もない彼らだが、この日はゆっくりと楽しんでいた。



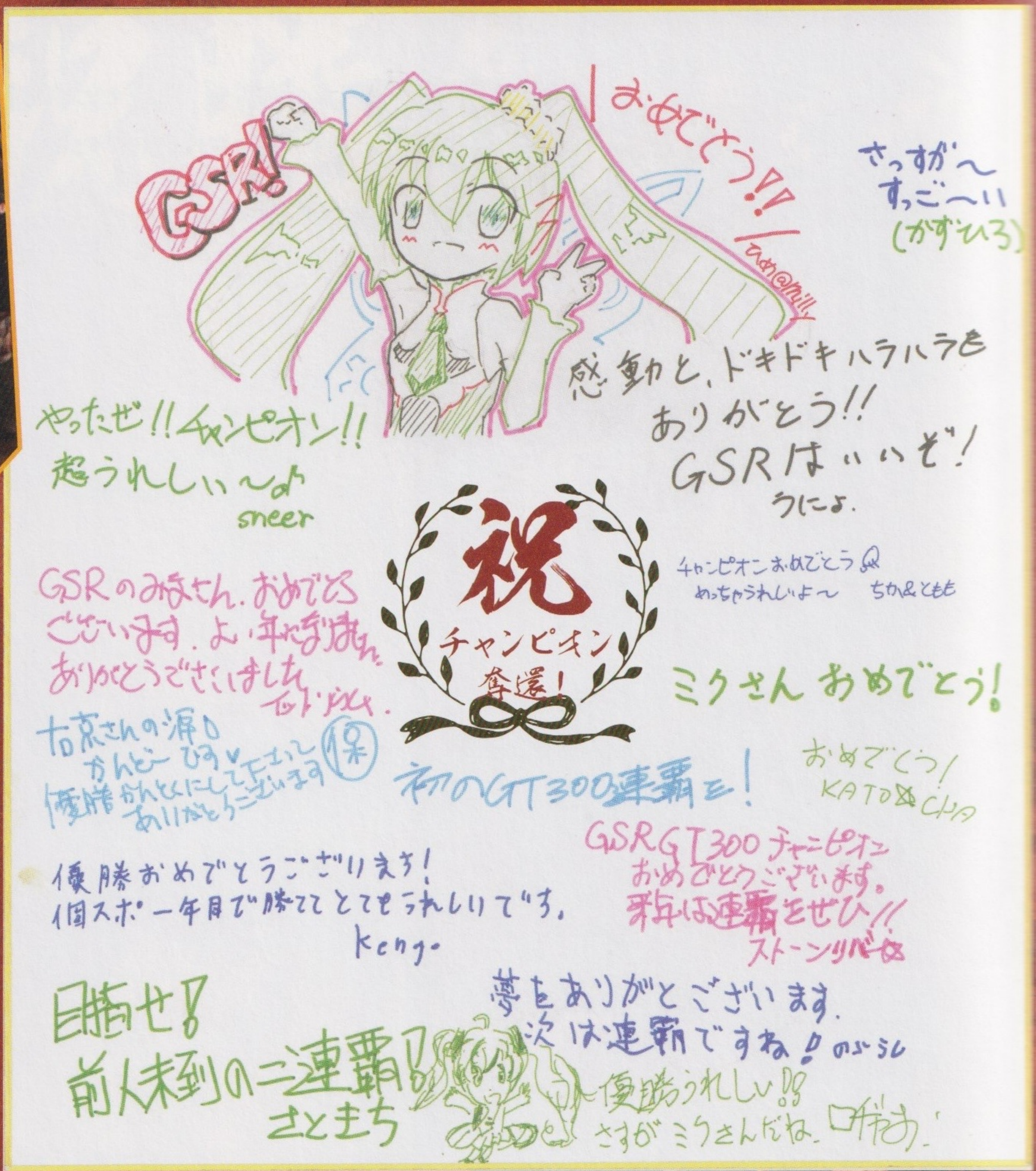


↓プレゼントをかけたじゃんけん大会では、谷口選手の巧妙なフェイントが炸裂し、大盛り上がり。



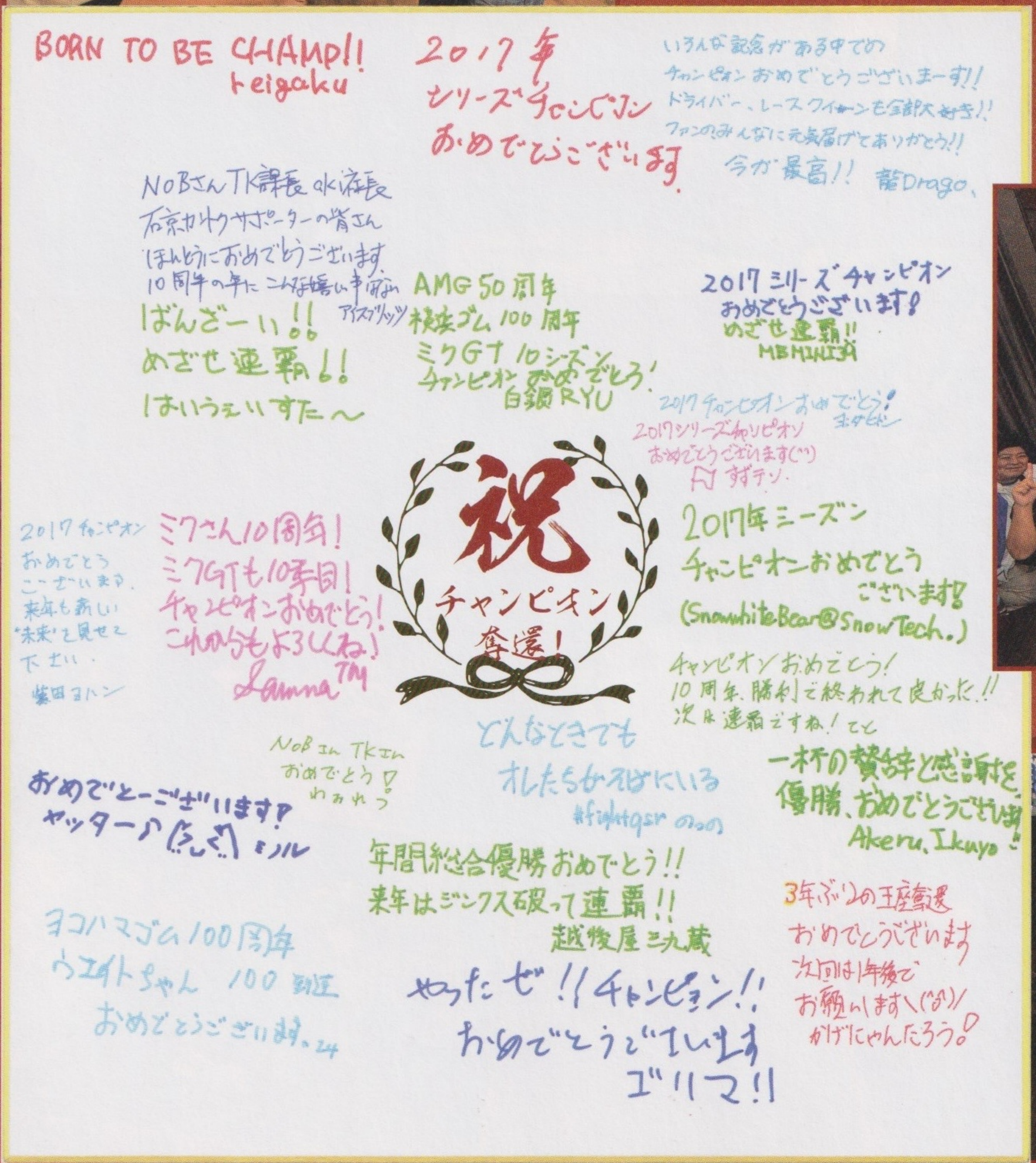


←じゃんけん大会で射止めたフォトパネルにサインをしてもらうファン。おめでとう!



→お店からは、シャンパンタワーの他に恒例(?)のハニートーストが贈られたぞ。







↑最後に記念撮影! みんなとってもいい笑顔だ。GSRスタッフの、身体を張った"祝ヘアー"に注目!!



←安藝代表の挨拶で祝勝会が締められた。連覇を果たし、来年も開きたい!



レーシングミク サポーターズ コレクション

レーシングミクサポーターズ（通称：ミクサポ）と呼ばれる、GSRのレースクイーン。レーシングミクのイラストに合わせたコスチュームを身に付け、ファンの目を楽しませている。ここでは、歴代のミクサポをまとめてお届けしよう。









2008 SUPER GT 初参戦の年。このときは、ミクサポではなく「ミクミクギャルズ」という名称だった。グッドスマイルカンパニーがコスチュームデザインを担当し、形状やカラーリングに初音ミクのテイストを残した仕上がりとなった。パラソルの色は、ネギをイメージ！









この年のミクミクギャルズのコスチュームは、初音ミクと鏡音リンをイメージしたデザイン。初音ミクは、黒を基調としたシックな印象。鏡音リンは、黄色が目立つ元気な印象だ。このコスチュームをベースにした「ねんどろいど」も発売された。 2009









2010 レースクイーンの愛称が、前年までの「ミクミクギャルズ」から「レーシングミクサポーターズ」に変更。コスチュームも、この年に誕生したレーシングミクと同じものを着用している。鮮やかなオレンジと白のカラーリングは、サーキットでも一際目立った。









白と黒のコントラストが印象深く、緑のラインがいいアクセントになっている。2010年からミクサポを務める立花サキちゃんが、「日本レースクイーン大賞2011」でグランプリを受賞した。 **2011**



2012

前年までの3人体制から、4人体制になったミクサポ。胸部をはじめ、さまざまなところにメカっぽいデザインが施されており、近未来感が強いコスチューム。ティアラとイヤリングが一体化したようなヘッドフォンも印象的だ。



ロングネクタイの大人びた印象と、ヒラヒラしたスカートや王冠のかわいらしさが同居したコスチューム。この年は、2017年もミクサポを務める荒井つかさちゃんが、初めてミクサポに就任した。

2013






2014 アニメ界で活躍するデザイナー、コヤマシゲト氏がコスチュームデザインを担当。腰に付いた機械的なパーツが印象深い。「日本レースクイーン大賞2014」のコスチューム部門で、グランプリを受賞した。






これまでのコスチュームにはなかったゴールドカラーが使われているのが特徴。騎士をモチーフとしており、かわいらしさと気高さが同居したデザイン。荒井つかさちゃんが「日本レースクイーン大賞2015」でグランプリを受賞！ **2015**













2016 赤、オレンジ、黄色が目立つ激しい色合い。レインボー風のグラデーションが複数の箇所に使われているのも特徴だ。不死鳥をモチーフにしたこのコスチュームは、サーキットでひときわ存在感を示した。

RACING MIKU SUPPORTERS 2017



2017年の GSR を盛り上げた4人のミクサポ！
ファンから熱い視線を注がれる彼女たちの艶姿をお届け！


Tsukasa
Arai

ふんわり笑顔が魅力の欠かせないリーダー





荒井つかさ *Tsukasa Arai*

1994.11.29　射手座　O 型
T168 B83 W60 H86　愛称／つっつ
2013年から5年間ミクサポを務めるベテラン。ふんわりした笑顔は、ファンから天使と言われるほど輝いて見える。
ブログ：つっつのふわふわたいむ
https://ameblo.jp/arai-tsukasa/



セクシーな視線から目を離せない姉御肌



山村ケレール *Kelal Yamamura*

1990.08.08　獅子座　A 型
T162cm B82 W58 H83　愛称／ケレネキ
チームを見守る、ミクサポ4年目の姉御。イベントや写真で、関係者とふざけるおちゃめな一面も。
ブログ：1%er https://ameblo.jp/kelal/






GOODSMILE
RACING
Keiai
Yamamura


Suzuna

抜群のスタイルと元気な笑顔のさわやか娘





鈴菜 *Suzuna*

1997.02.25　魚座
T168cm B80 W56 H88　愛称／すずにゃん
2016年からミクサポに参加。最近取得した大型二輪免許で海沿いを走りたいというアグレッシブな夢を持っている。
ブログ：鈴の鳴る方へ。https://ameblo.jp/suzuna-eyes/



無垢な笑顔が虜になるフレッシュガール



宮越愛恵 *Manae Miyakoshi*

1992.11.24　射手座　O 型
T168cm B80cm W57cm H86cm　愛称／まなちゅん
2017年から参加。ツイキャスでミクサポの報告やカラオケなどの動画配信をして、ファンと積極的に交流！
ブログ：ちゅんちゅん Days https://ameblo.jp/manachum/






Manae
Miyakoshi
GOODSMILE
RACING


GOODSMILE RACING
GOODSMILE RACING
GOODSMILE RACING
GOODSMILE RACING


GOODSMILE RACING


GOODSMILE RACING
GOODSMILE RACING
GOODSMILE RACING
GOODSMILE RACING
GOODSMILE RACING
GOODSMILE RACING
GOODSMILE RACING


GOODSMILE RACING
GOODSMILE RACING


GOODSMILE RACING
GOODSMILE RACING


GOODSMILE RACING


GOODSMILE RACING



歴代マシンギャラリー

これまでGSRで使われてきたマシンを一挙公開。マシンのカラーリングを中心に、それぞれの魅力を解説していく。

2008



初音ミク Studie GLAD BMW Z4

SUPER GT初参戦の年。初音ミクの色合いで塗られたマシンのフロントやサイドには、大きく初音ミクのイラストが描かれた。いわゆる"痛車"となってレースに参加したこのマシンは、オタク界隈を中心に話題になった。









2009



初音ミク Studie GLAD BMW Z4

第3戦までは、前年をほぼ踏襲したデザインだったが、第5戦でカラーリングをチェンジ。公式イラストのほか、ドア部分に描かれるイラストをレースごとに変え、ファンを楽しませた。











2010

初音ミク × GSRポルシェ



この年からレーシングミクが登場し、マシンに描かれるようになった。5戦目からは、日本で最初に供給された新型ポルシェ「997GT3」にマシンを変更する。6戦目から、ボンネットとサイドのレーシングミクのポーズが変更された。









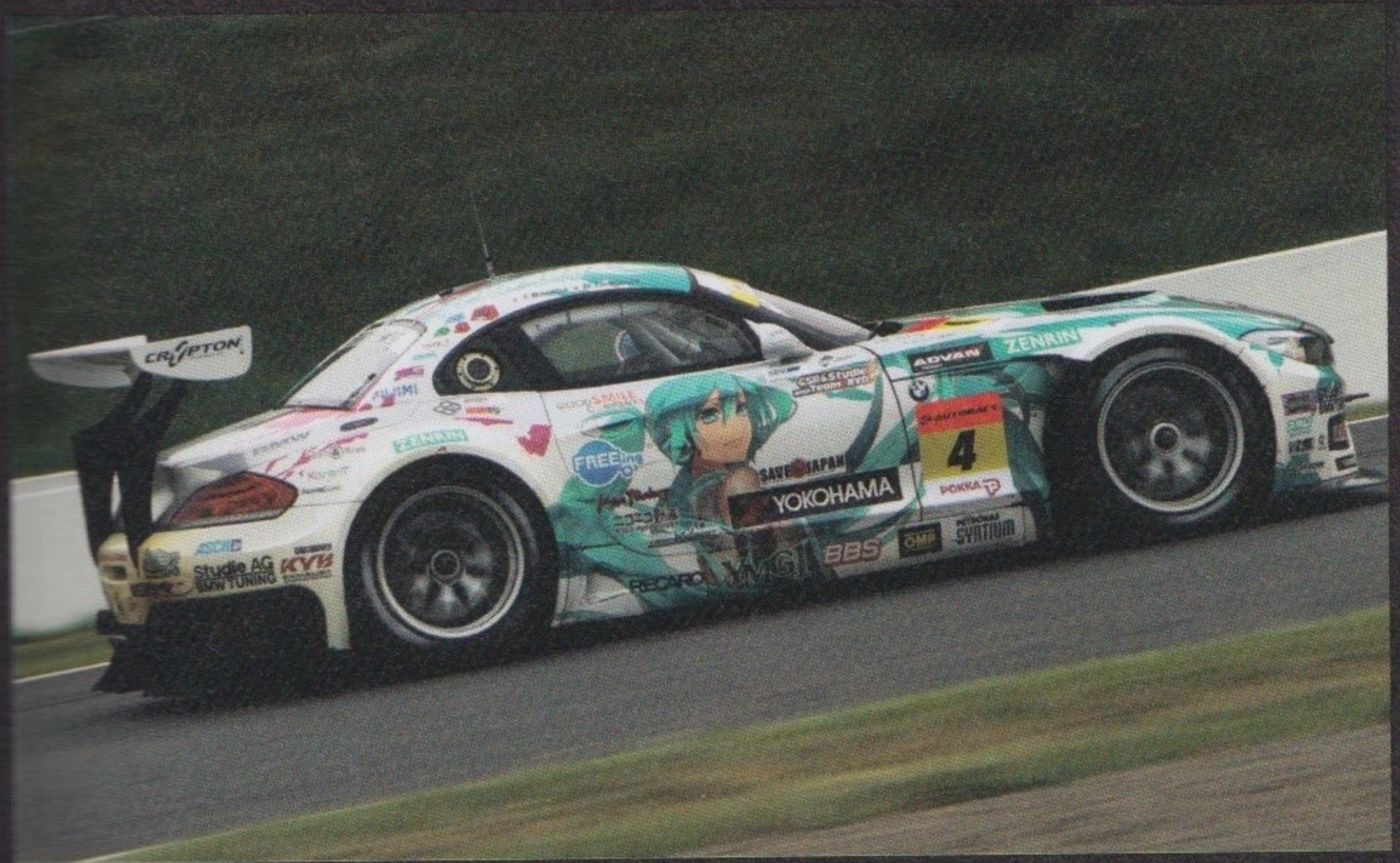


2011

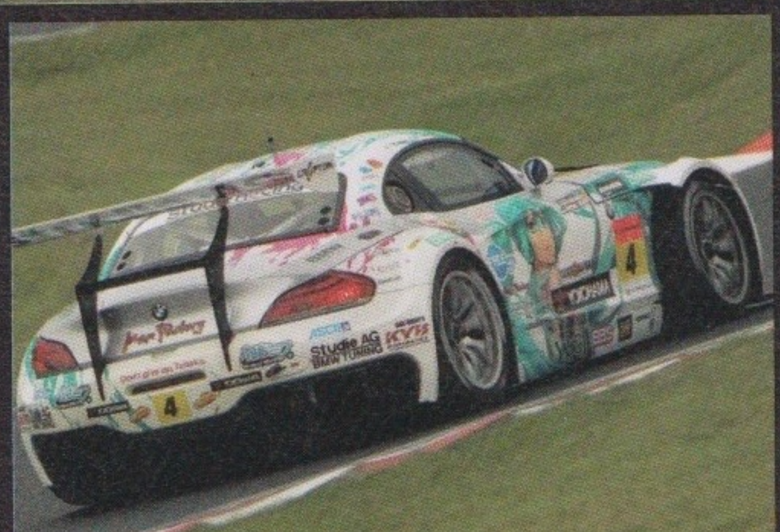
初音ミク グッドスマイル BMW



マシンをBMWに戻しての参戦。「原点回帰」をスローガンにしたためか、マシンのカラーリングも2009年のものに似ている。カラフルなデザインのこのマシンが各サーキットで快走し、チャンピオンに輝いた。





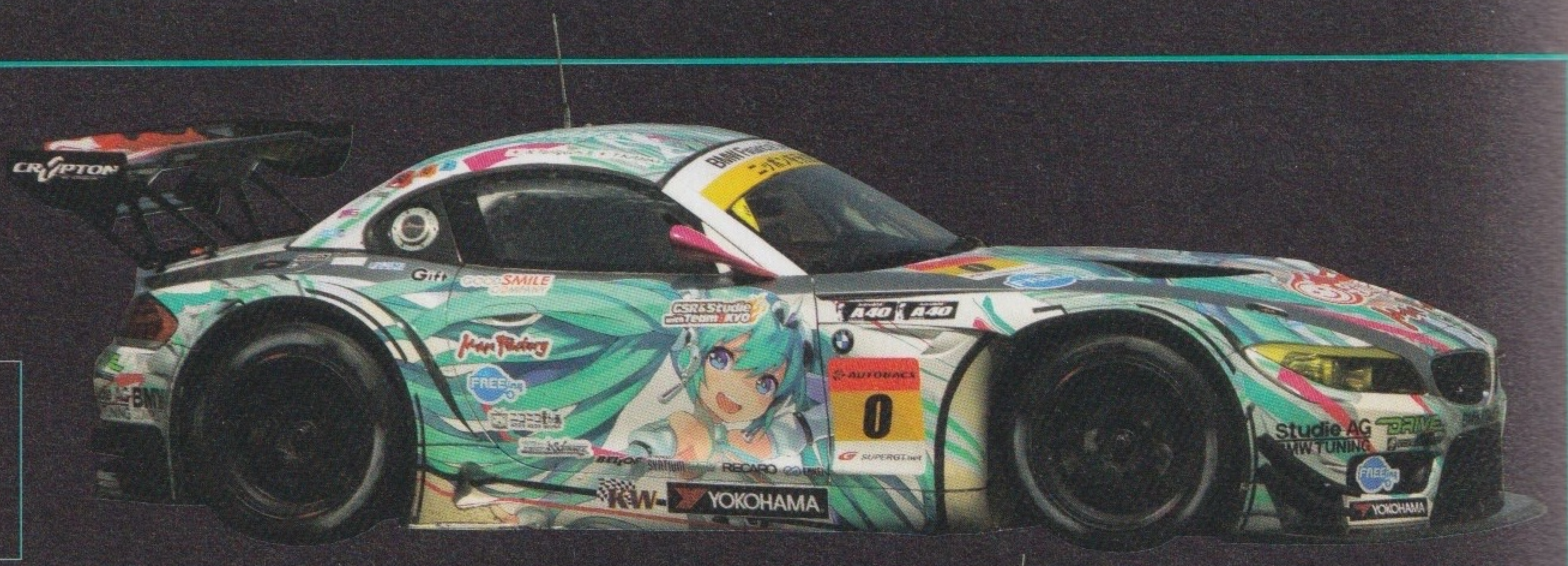




2012

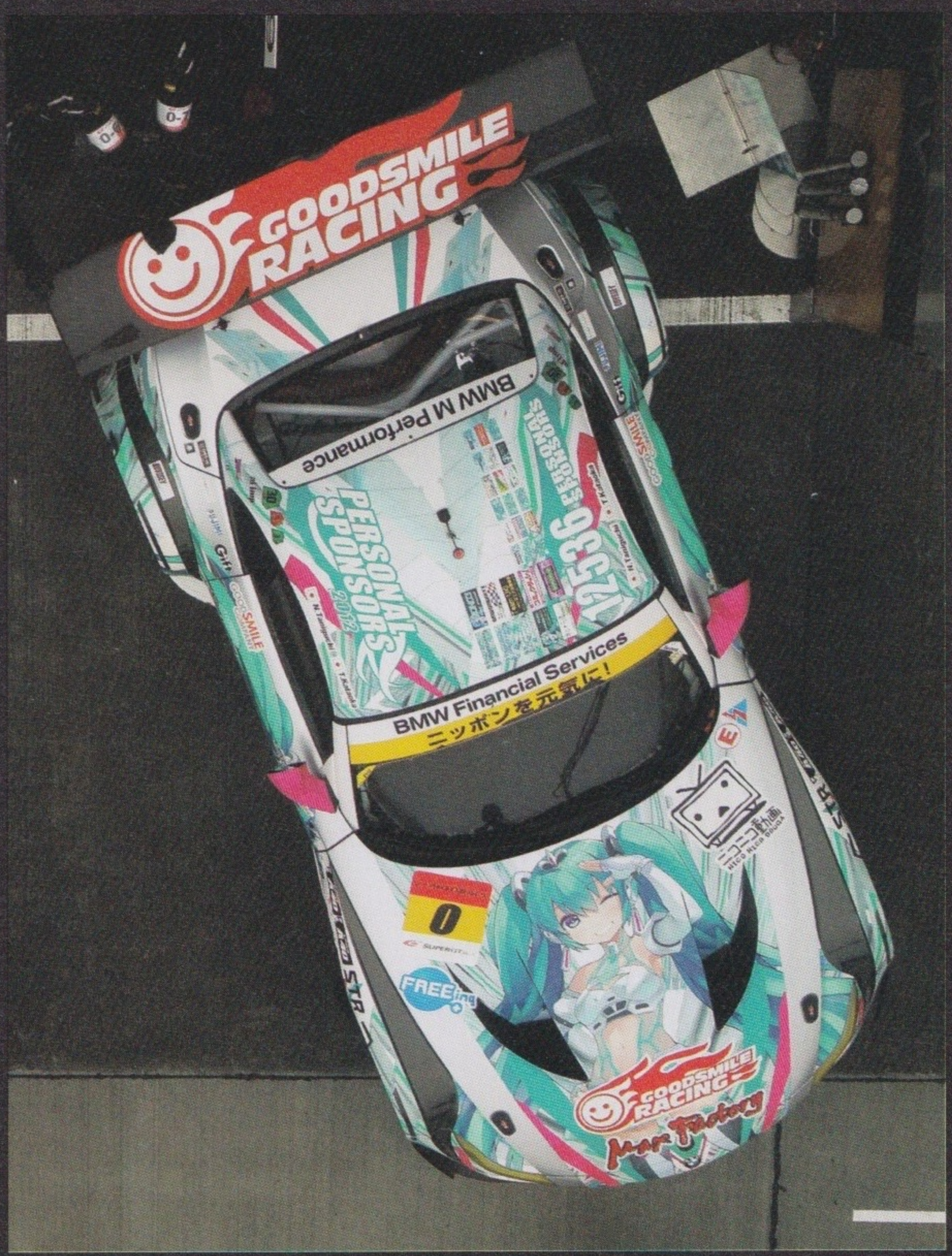
0号車：
GSR 初音ミク BMW

4号車：
GSR ProjectMirai BMW





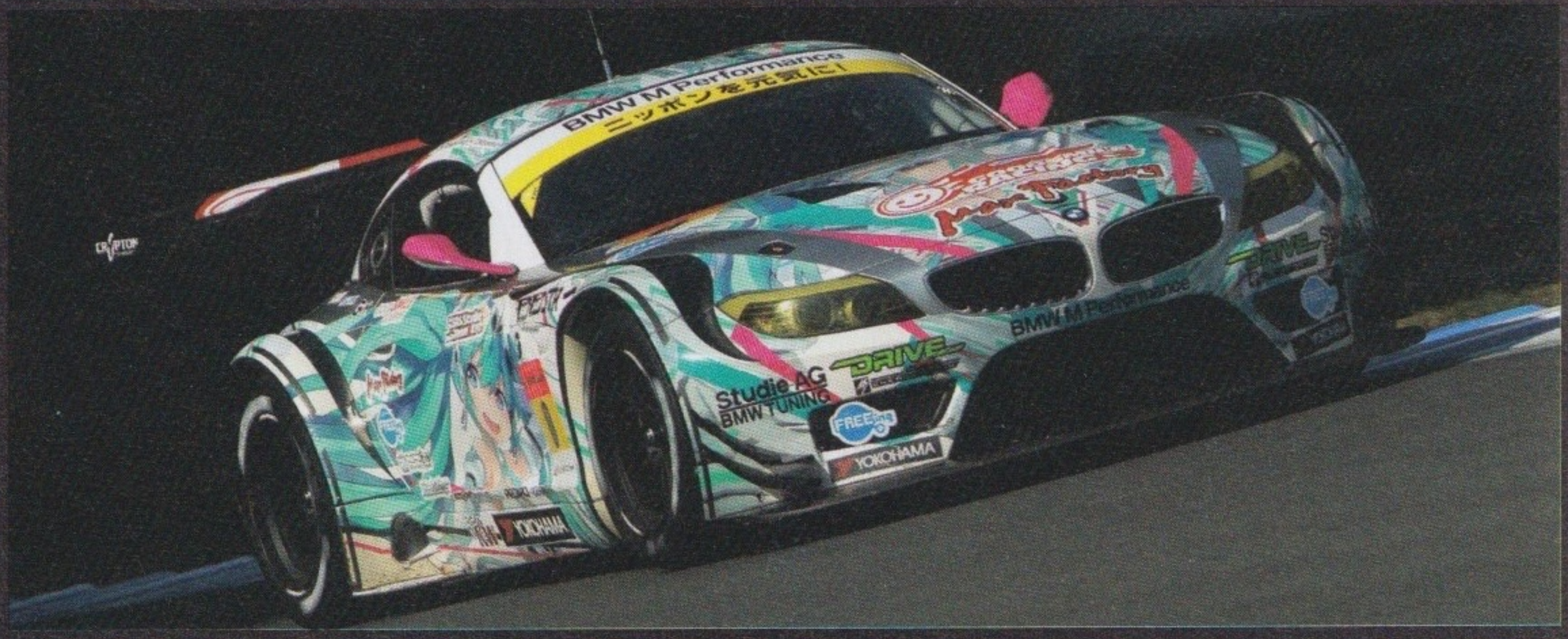
この年は初の2台体制で挑んだ。0号車は、レーシングミクを描き、白と青でまとめた疾走感のあるデザイン。4号車はSEGAのゲームソフトとのコラボデザインとなっている。

















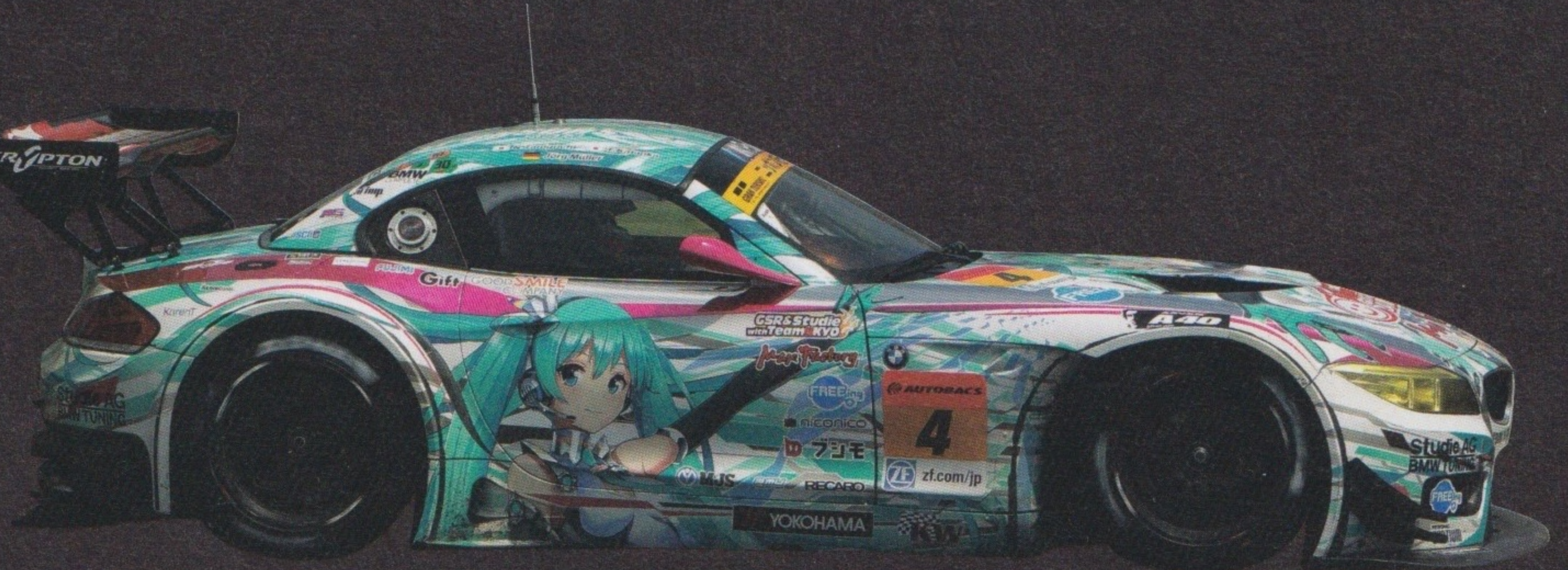




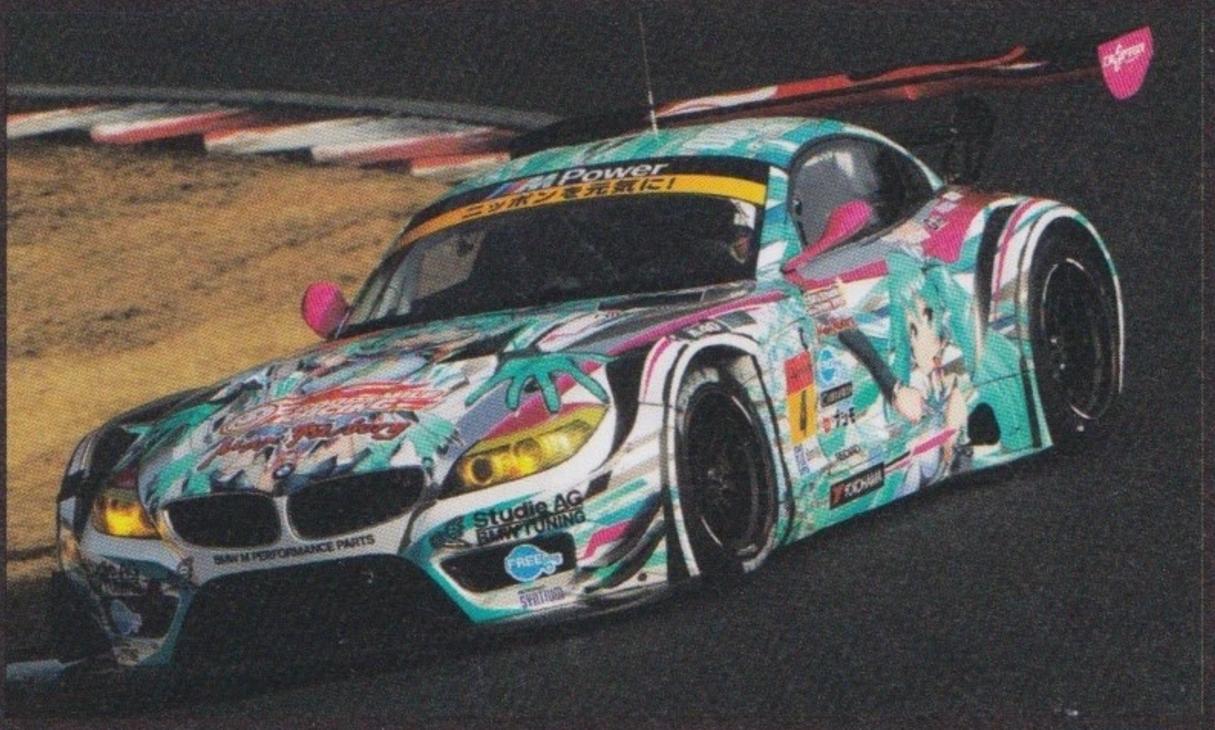
2013

GSR 初音ミク BMW

ボンネットのスペースを目一杯使い、ダイナミックに描かれたレーシングミク。髪の毛が天井を通ってリアまで伸びているという斬新なデザインにも注目。









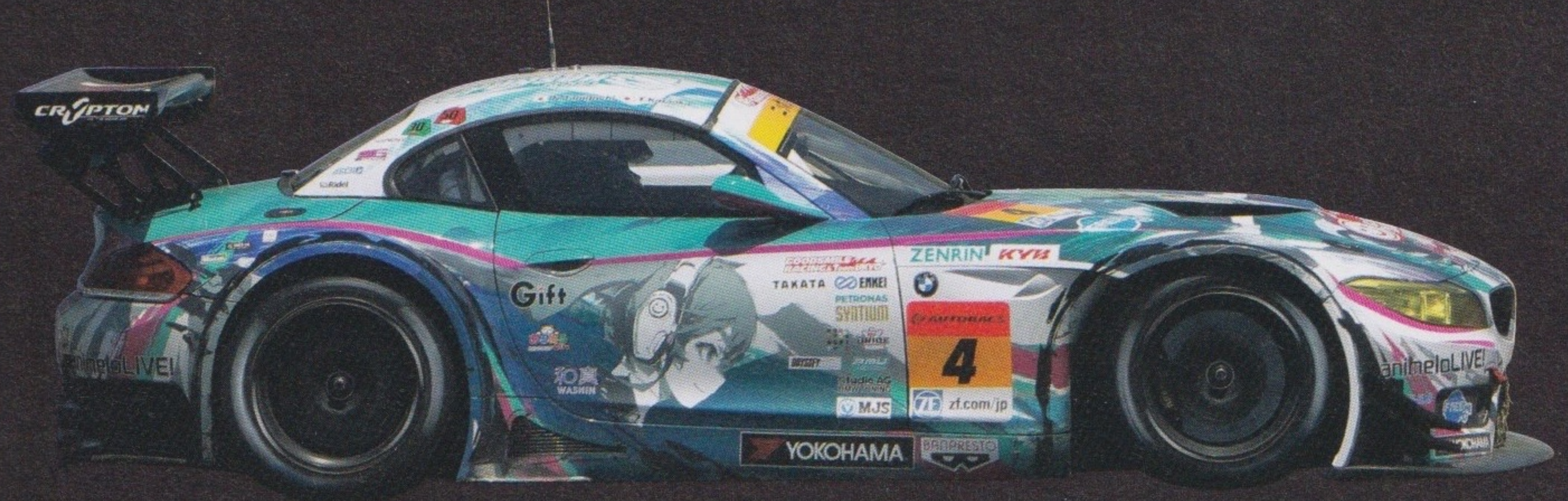




2014

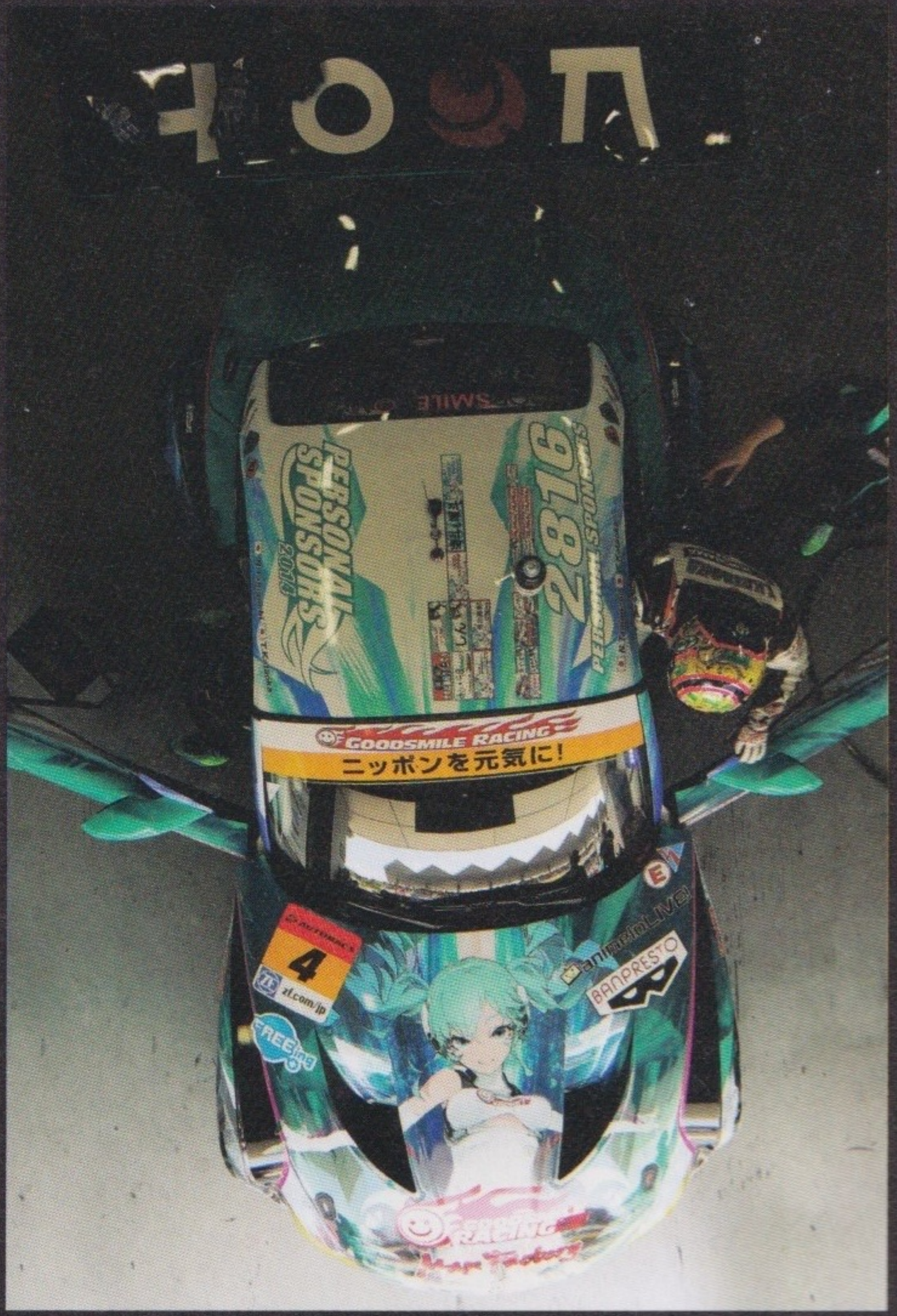
グッドスマイル 初音ミク Z4

ブルーの幾何学模様を基調にしたデザイン。ドアには、レーシングミクがモノクロで描かれており、これまでとはひと味違った大人びた印象を受ける。





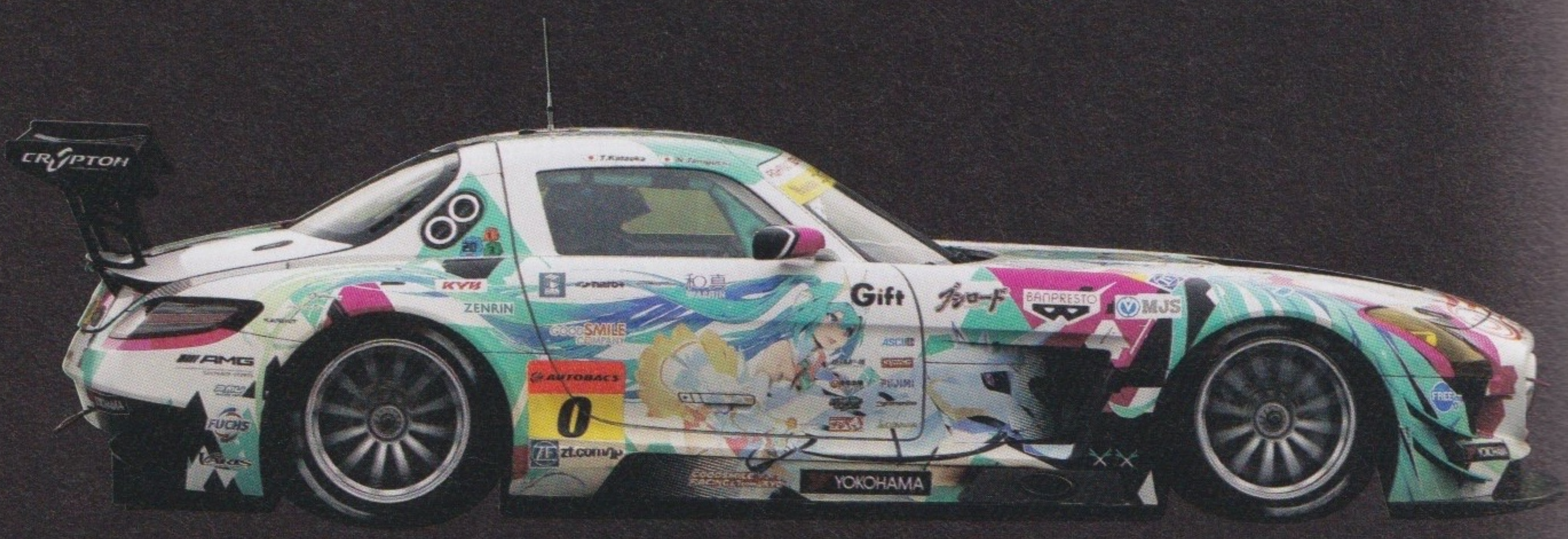






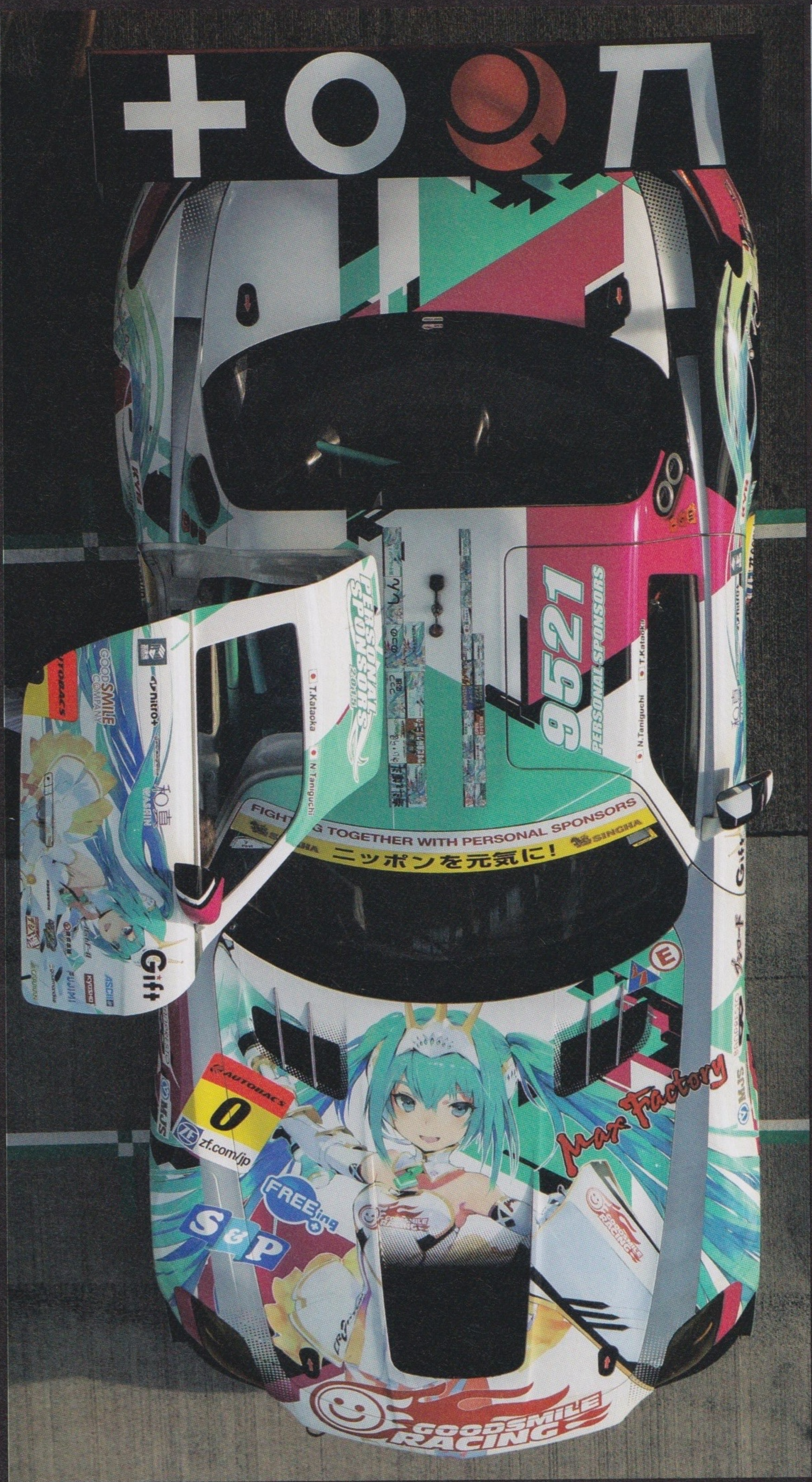


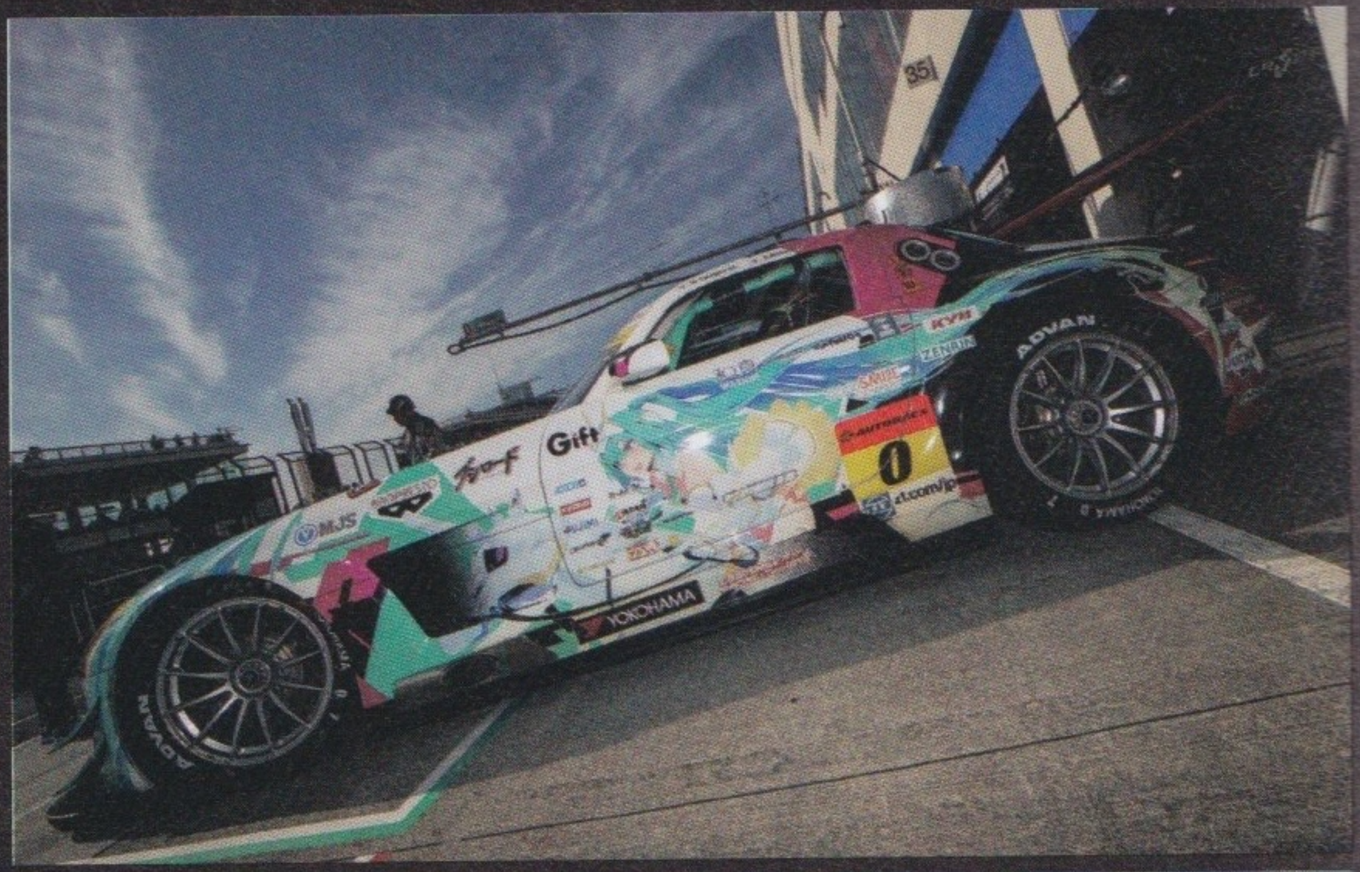
2015



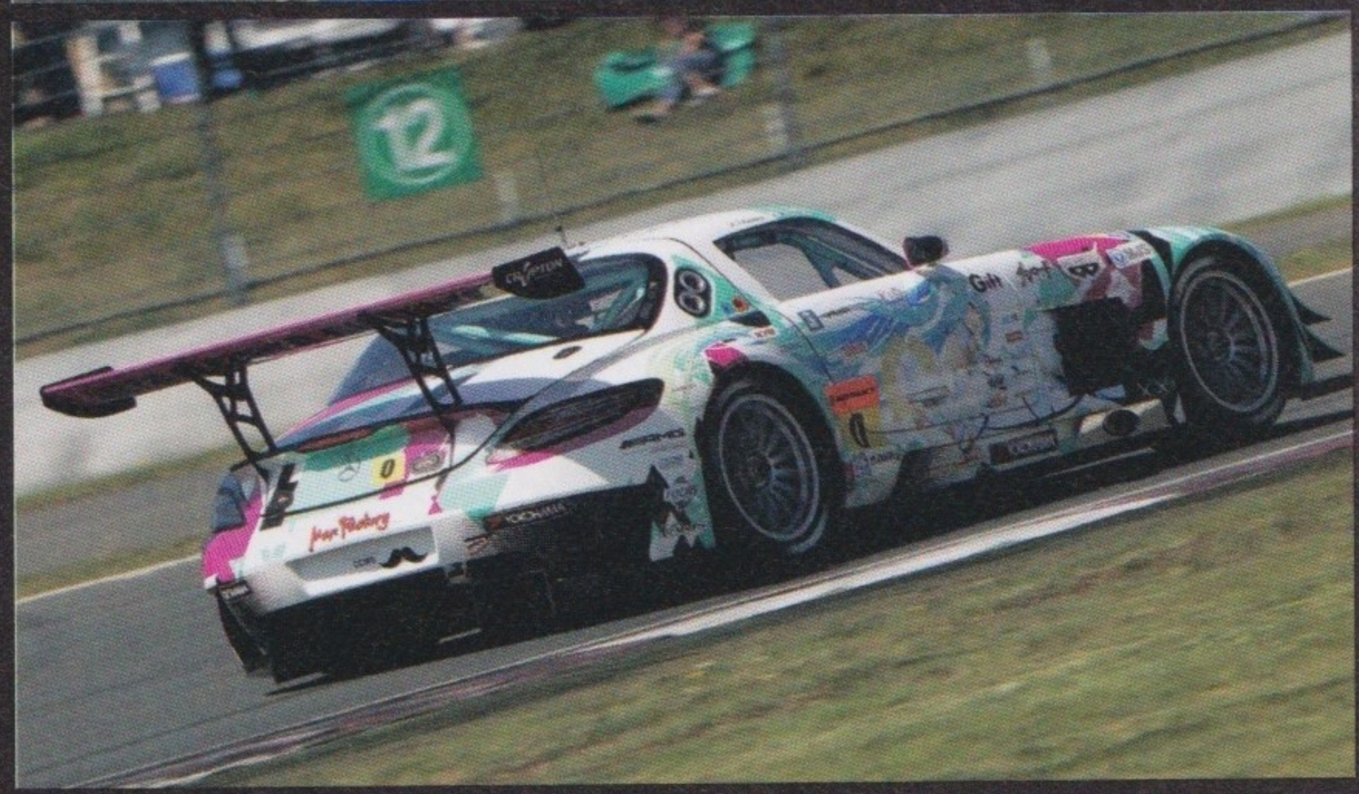
グッドスマイル
初音ミク SLS

メルセデス・ベンツ SLS AMG GT3に車体を変更。人気グラフィックデザイナーの草野剛氏がデザインを担当したことでファンを驚かせた。サイドに描かれた、ユニコーンに乗るレーシングミクは、疾走感バツグン!



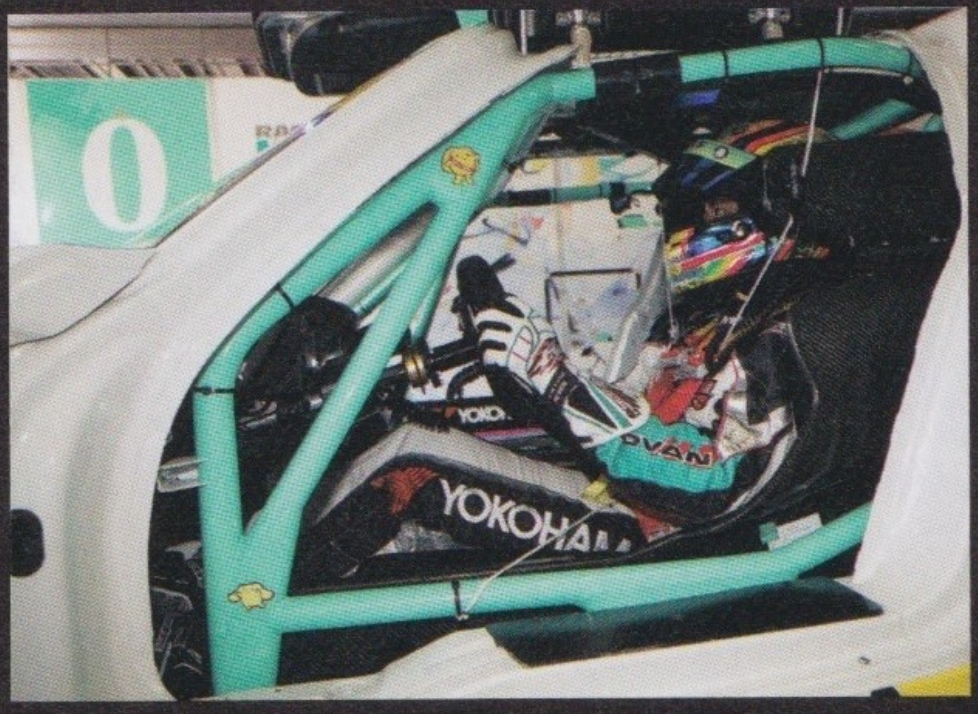














2016

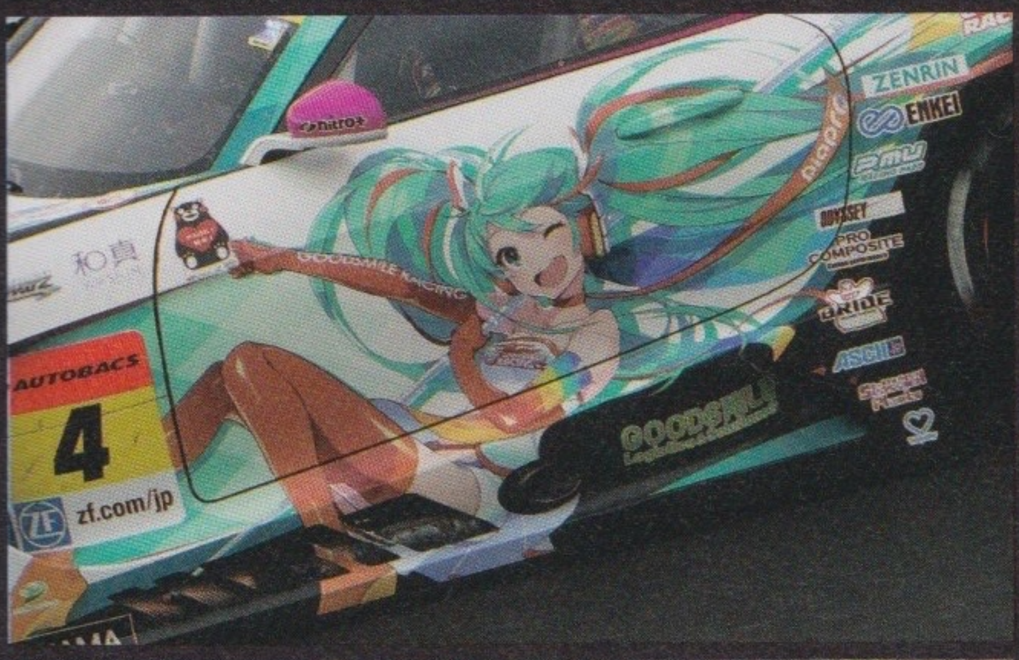


グッドスマイル 初音ミク AMG

メルセデス AMG GT3に車体を変更。バンパーやライト周りに塗られた太いピンクのラインは、これまでにないインパクト。リア部には、この年のレーシングミクのコスチュームを意識した、レインボーカラーが使われている。

















グッドスマイル 初音ミク AMG

2017モデル 大解剖！

2017

Tony氏の描く透明感あるレーシングミクを大胆にあしらった2017年デザインのミクAMG。ベース車両は、前年に引き続きメルセデスAMG GT3。タイヤは、GSRが2011年から使い続けているヨコハマタイヤだ。ここでは、2017シーズンを戦い抜きチャンピオンを勝ち取ったこのマシンの、ビジュアルや中身をさまざまな角度から解剖する。まずは、ボディ周りのデザインについて見ていこう。



BODY



→2016年のデザインと同様に、フロント周りにふんだんに使われたピンクが目を引く。



↑フロントノーズには大きくメルセデスのエンブレムが光る。下部に広がったエアロパーツも相まって、ワイドで迫力があるフロントに仕上がっている。





↑ルーフには、個人スポンサーの人数を示す数字が大きくプリントされている。広告枠(名前が書かれているスペース)は、個人スポンサーの「超漢コース」、「漢前コース」の特典となっている。



↑リアウィングの上部と後部の窓には、人気のヘッドフォン「Double Zero」のロゴが配置されている。



→ウイングの裏側には、チームのスポンサーであるGOODSMILE Logistics & Solutionsのロゴが描かれている。



↑青を基調とした幾何学模様で、スピード感のあるデザインのリア部。板状のパーツはディフューザーといい、ダウンフォースを発生させる重要なパーツ。





↑コクピット内部を横から見たところ。市販車をベースにしているが、その面影はまったくない。ハンドルの形状も一般的な自動車とはかなり異なっている。シフトチェンジは、ハンドルの裏側にあるスイッチ（パドルシフト）で行なわれるため、シフトレバーは搭載されていない。

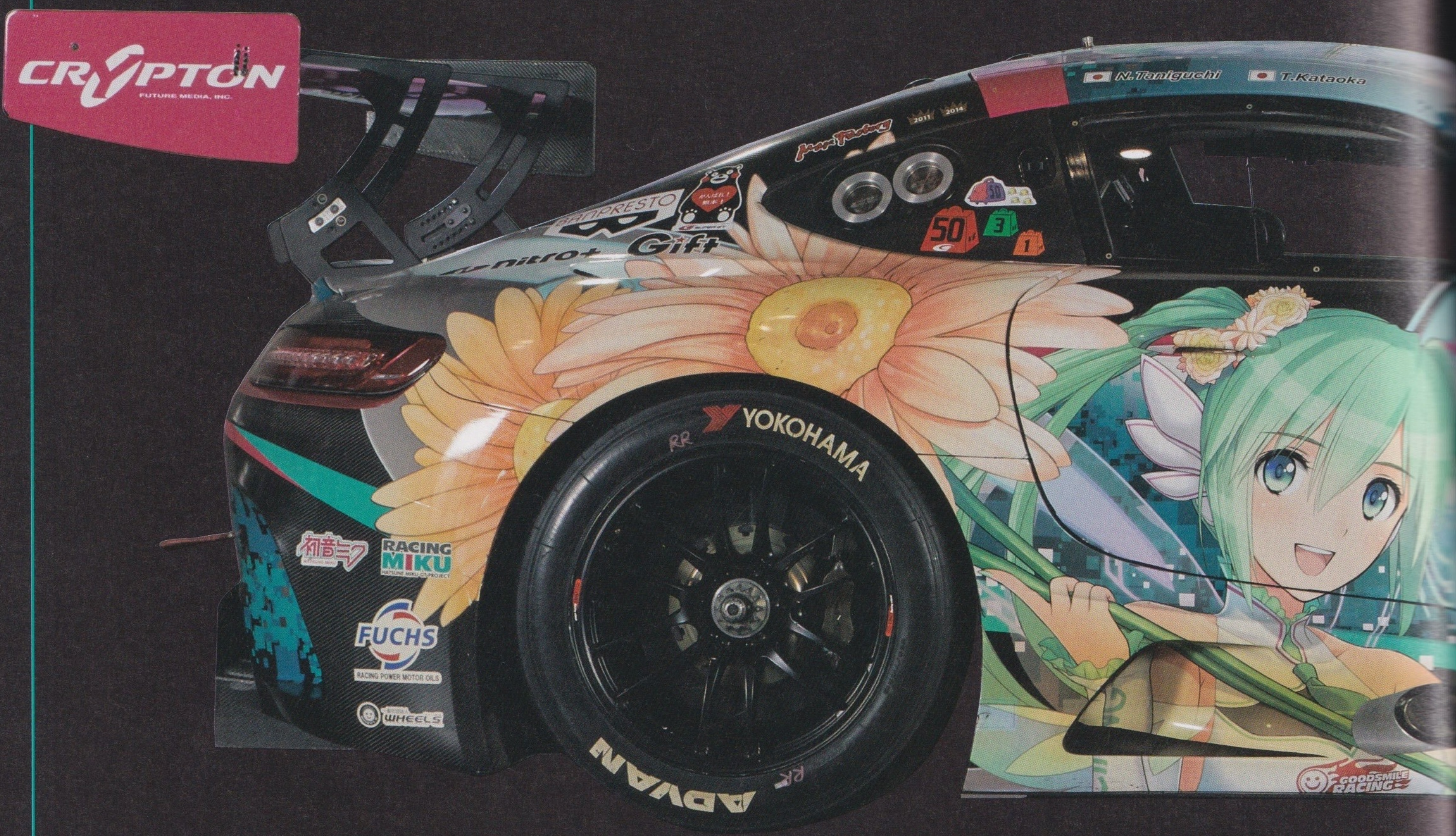


↑↓ハンドルやコクピットについたさまざまなスイッチ。電源ボタンや無線交信のためのボタンなど、それぞれが役割を持っている。とても数が多く思えるが、F1マシンに比べるとこれでもシンプルなのだとか。



COCKPIT

レーシングカーのコクピットは、市販のクルマとは大きく異なる。居住性は排除され、見慣れない装置やスイッチがたくさん搭載されており、まさにレースに特化した作りとなっている。ここでは、普段お目にかかる機会が少ない、コクピットの内部について紹介していく。

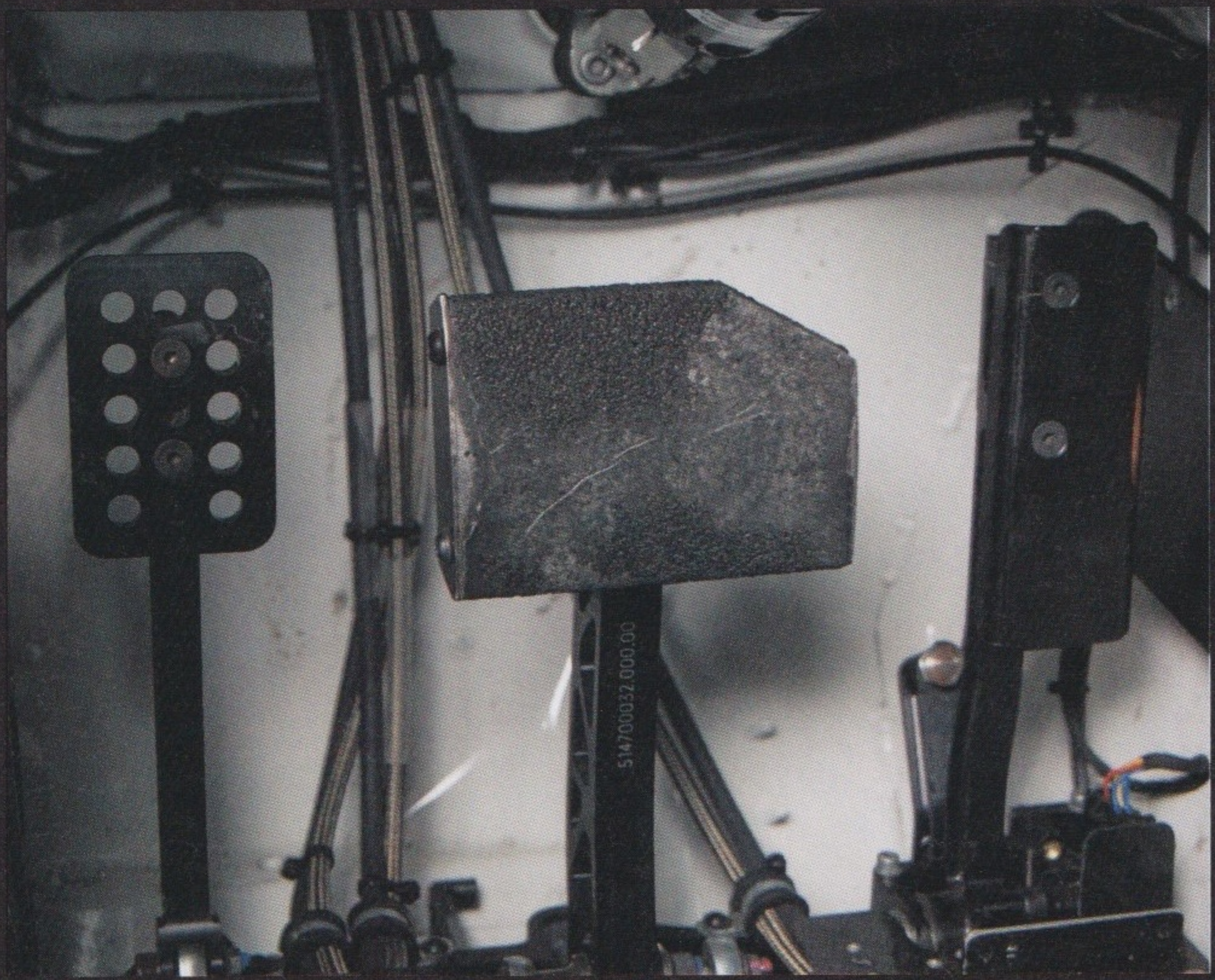




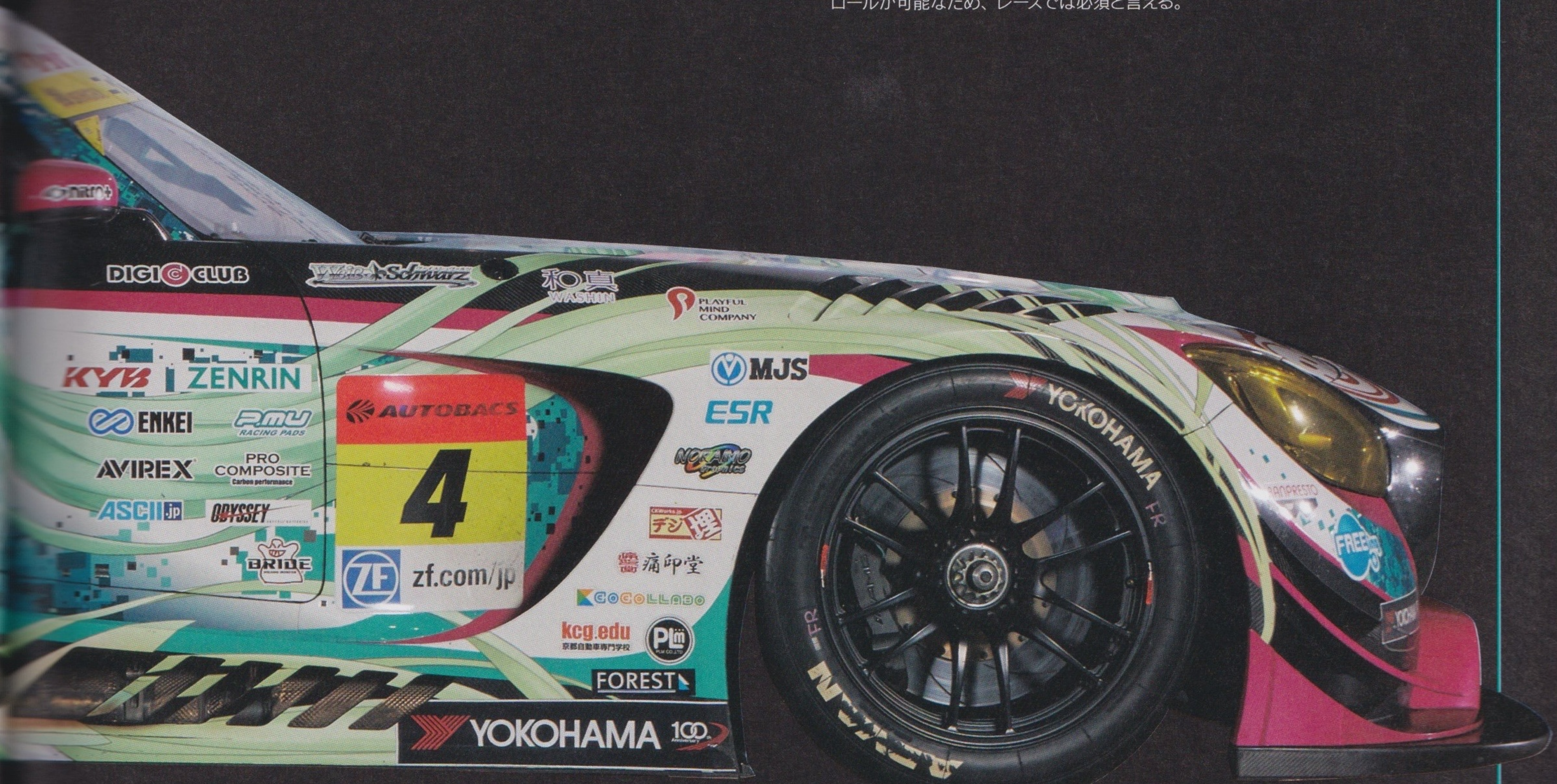
↑レースでは猛スピードにより強烈なGが加わるため、身体をしっかり固定する必要がある。座席は身体を包み込むバケットシートで、シートベルトも一般車とは異なる作り。



↑運転席の反対側にある、クーラーボックスのような装置。これは冷却装置となっており、夏場のレースではレーシングスーツ内のチューブに冷水を循環させて体温調節をしているのだ。



↑ペダルは床に設置されているオルガン式ペダル。一般自動車の多くは、吊り下げ式ペダルを採用しているので、あまり馴染みがない形だ（マツダや、外国産の高級車は一般自動車でもオルガン式を積極的に採用している）。オルガン式では、微妙なアクセルコントロールが可能なため、レースでは必須と言える。







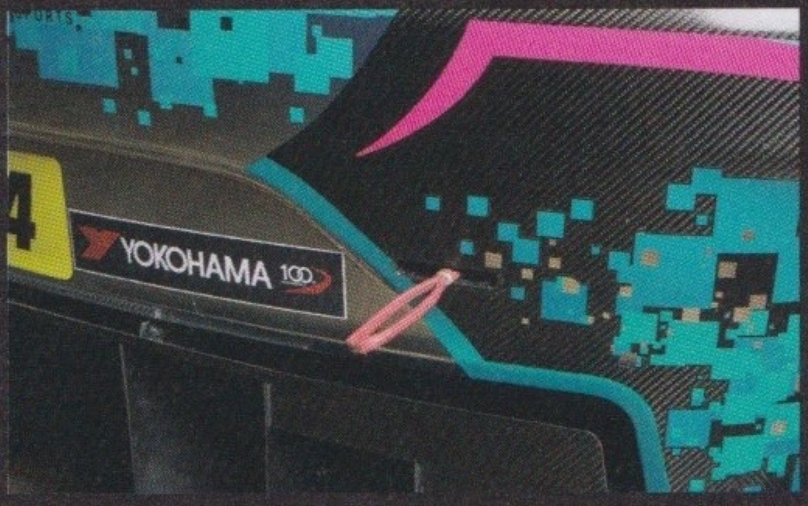
←リアウィングは状況に応じて角度を変え、最適なセッティングを見つけ出す。横に空いている穴は、これまで角度を変えたときの跡だ。

→エアジャッキの注入口。ここから空気を送ることで、一瞬で車体が持ち上がる。





↑←フロントタイヤとリアタイヤの近くは、タイヤから発生した空気を逃がすような形状になっている。



←牽引用のフック。以前は金属製だったが、追突の際に与えるダメージ軽減のため、シートベルトと同じ素材の布製に変更された。フロント側にもある。



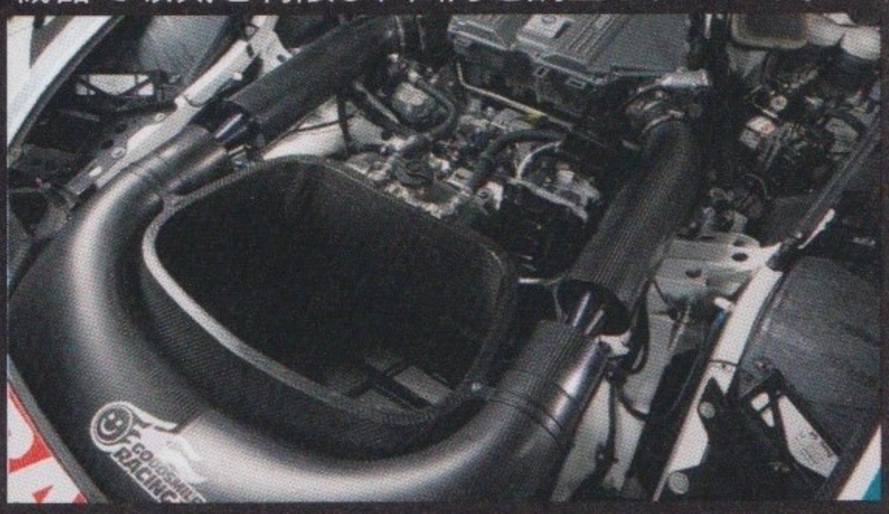
OTHER

最後に、エンジンやその他のパーツついて紹介しよう。コクピット同様、市販のクルマとはまったく違った作りになっている。速く走り、レースに勝つという目的をとことん追求したその姿は、まさに"機能美"という言葉がふさわしい。



←燃料の給油口。穴がふたつあり、専用の給油リグで素早く注入する。給油口はマシンの側面どちらにも付けることが可能で、サーキット（ピットロードの進行方向）に合わせて付け替えている。





↓レギュレーションにより、リストリクターという機器で吸気を制限し、出力を調整されている。



↑市販のクルマのマフラーは後ろについていることが多いが、この車種はドアの下部にマフラーを配置。反対側にもある。



↑AMGのエンジンは「ワンマン・ワンエンジン」という考えに基づいて作られている。エンジンが最高の性能を発揮するために、熟練の職人がひとりで一基のエンジンを手作業で組んでいるのだ。その証に、職人のサインが入ったプレートが付けられている。



レーシングミク
フィギュアコレクション

フィギュアとしても人気が高い、レーシングミク。これまでに発売されたフィギュアや、個スポ特典のフィギュアを紹介する。あなたは何個もっている!?

2009







ねんどろいど
初音ミク RQ Ver.

■2009年個人スポンサー特典
■発売元:グッドスマイルカンパニー





ホワイトカラー Ver.



ブラックカラー Ver.

ねんどろいど ぷち
ボーカロイド RQセット

■発売時期：2009年12月
■価格：2,857円(+税)
■発売元：初音ミク×Studie GRADR@cing

2010

RACINGミク 2010 Ver.

■発売時期：2011年5月
■価格：7,429円(＋税)
■発売元：グッドスマイルレーシング







ねんどろいどレーシングミク 2010 Ver.

■2010年個人スポンサー特典　■発売元：グッドスマイルレーシング







ねんどろいどぷち レーシングミクセット2010 Ver.

■発売時期：2010年11月　■価格：3,333円(＋税)
■発売元：グッドスマイルレーシング

2011







レーシングミク 2011 Ver.

■発売時期：2012年11月
■価格：8,381円（＋税）
■発売元：グッドスマイルレーシング



figma レーシングミク 2011 ver.

■2011年個人スポンサー特典
■発売元：グッドスマイルレーシング

ねんどろいど レーシングミク2011 Ver.

■2011年個人スポンサー特典
■発売元：グッドスマイルレーシング



ねんどろいどぷち レーシングミクセット 2011 Ver.

■発売時期：2012年7月
■価格：3,619円（＋税）
■発売元:グッドスマイルカンパニー



初音ミク GOODSMILE BMW Z4 2011 セパン初優勝 Ver.

■発売時期：2012年2月　■価格：9,333円（＋税）
■発売元：グッドスマイルカンパニー



初音ミク GOODSMILE BMW Z4 2011 FUJI優勝 Ver.

■発売時期：2012年7月　■価格：9,333円（＋税）
■発売元：グッドスマイルカンパニー



初音ミク GOODSMILE BMW Z4 2011 シリーズ優勝 Ver.

■発売時期：2012年7月　■価格：9,333円（＋税）
■発売元：グッドスマイルカンパニー



2012



1/8 レーシングミク 2012 Ver.

■発売時期：2013年9月
■価格：8,381円(＋税)
■発売元：グッドスマイルレーシング

figma レーシングミク2012 ver.

■2012年個人スポンサー特典
■発売元：グッドスマイルレーシング



ねんどろいど レーシングミク 2012 Ver.

■2012年個人スポンサー特典
■発売元：グッドスマイルレーシング



1/7レーシングミク 2012 Ver.

■発売時期：2013年9月
■価格：12,190円(＋税)
■発売元：FREEing

ねんどろいどぷち×ミニ四駆 レーシングミク2012 Ver. drives アスチュートスペシャル

■発売時期：2013年2月
■価格：2,000円(＋税)
■発売元：グッドスマイルカンパニー



GSR 初音ミク BMW 2012開幕 Ver.

■発売時期：2013年6月
■価格：8,381円(＋税)
■発売元:グッドスマイルカンパニー



GSR ProjectMirai BMW 2012 開幕 Ver.

■発売時期：2013年6月
■価格：8,381円(＋税)
■発売元:グッドスマイルカンパニー



GSR ProjectMirai BMW 2012 第2戦富士 Ver.

■発売時期：2013年11月
■価格：8,381円(＋税)
■発売元:グッドスマイルカンパニー



1/43 GSR 初音ミク BMW 2012 開幕 Ver.

■発売時期：2014年5月
■価格：9,333円(＋税)
■発売元:グッドスマイルカンパニー



2013



レーシングミク 2013 Ver.

■発売時期：2014年6月
■価格：9,074円(＋税)
■発売元：グッドスマイルレーシング









ねんどろいど レーシングミク 2013 Ver.

■2013年
個人スポンサー特典
■発売元：
グッドスマイルレーシング

figma レーシングミク 2013 ver.

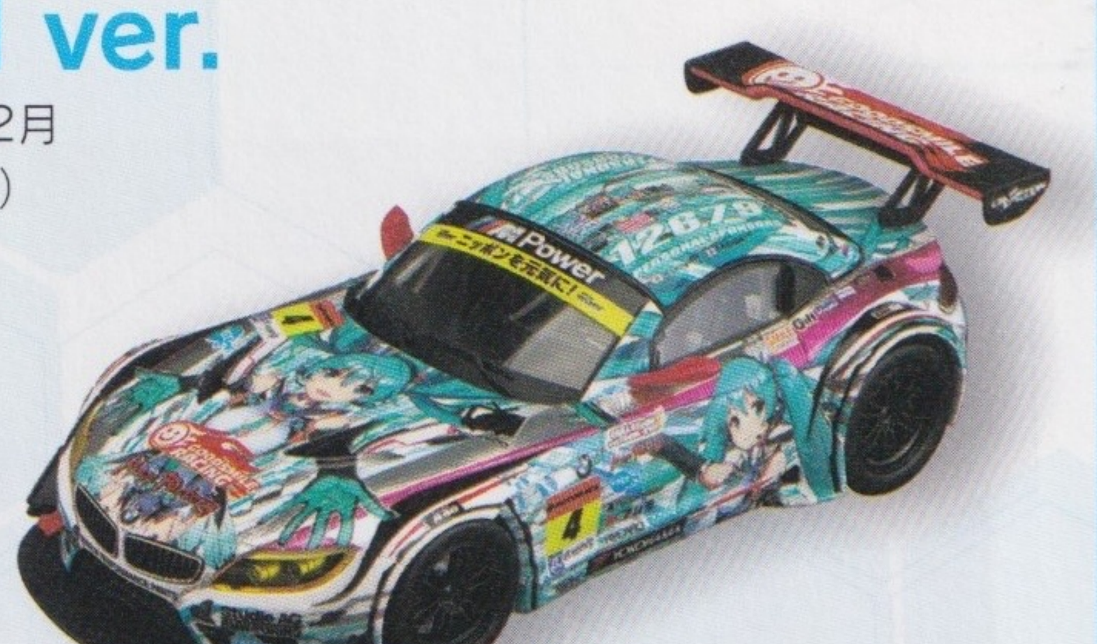
■2013年個人スポンサー特典
■発売元：グッドスマイルレーシング





figma
レーシングミク2013
EV MIRAI ver.

■発売時期：2014年12月
■価格：4,444円（＋税）
■発売元：
マックスファクトリー



GSR 初音ミク BMW
2013 最終戦 Ver.

■発売時期：2014年10月
■価格：8,148円（＋税）
■発売元：グッドスマイルカンパニー









ex：ride Spride.06
TT零13

■発売時期：
2014年12月
■価格：5,800円（＋税）
■発売元：FREEing

レーシングミク
セパン Ver.

■発売時期：2015年4月
■価格：10,926円（＋税）
■発売元：FREEing

2014





レーシングミク 2014 Ver.

■発売時期:2015年8月 ■価格:10,000円(+税)
■発売元：グッドスマイルレーシング



figma
レーシングミク
2014 ver.

■2014年個人スポンサー特典
■発売元：
グッドスマイルレーシング





ねんどろいど
レーシングミク
2014 Ver.

■2014年
個人スポンサー特典
■発売元：
グッドスマイルレーシング



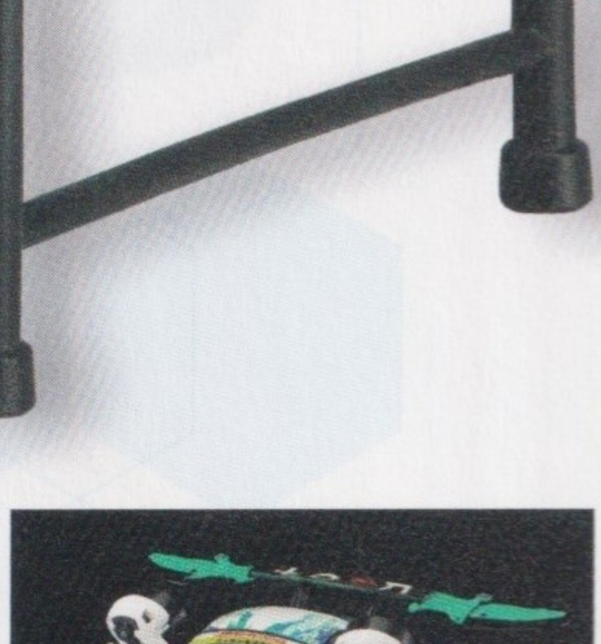




レーシングミク タイ Ver.

■発売時期：2016年4月
■価格：10,000円(＋税)
■発売元：FREEing









グッドスマイル 初音ミクZ4 2014 第2戦優勝 Ver.

■発売時期：2014年12月
■価格：8,148円(＋税)
■発売元：グッドスマイルカンパニー



グッドスマイル 初音ミク BMW 2014 シリーズ優勝 Ver.

■発売時期：2015年11月
■価格：8,148円(＋税)
■発売元：グッドスマイルカンパニー

GearTribe 初音ミク GTプロジェクト 2014 Ver.

■発売時期:2015年12月 ■価格:7,407円(＋税)
■発売元：グッドスマイルカンパニー



レーシングミク 2014 EV MIRAI Ver.

■発売時期：2015年12月
■価格：14,630円(＋税)
■発売元：マックスファクトリー

ex：ride Spride.07 TT零13改

■発売時期：2015年7月
■価格：5,800円(＋税)
■発売元：FREEing

figma レーシングミク2014 EV MIRAI ver.

■発売時期：2015年9月
■価格：5,370円(＋税)
■発売元：マックスファクトリー

サンドマスター レーシングミク 2014バージョン

■発売時期：2014年12月
■価格：25,800円(＋税)
■発売元：京商

2015



レーシングミク
2015 Ver.

■発売時期：2016年8月
■価格：12,778円(＋税)
■発売元：グッドスマイルカンパニー







figma
レーシングミク
2015 ver.

■2015年個人スポンサー特典
■発売元：グッドスマイルレーシング





ねんどろいど
レーシングミク 2015 Ver.

■2015年個人スポンサー特典
■発売元：グッドスマイルレーシング





レーシングミク 2015 タイ Ver.

■発売時期：2017年8月
■価格：11,852円(＋税)
■発売元：FREEing

figma レーシングミク2015 TeamUKYO応援 ver.







■発売時期：2017年1月
■価格：7,222円(＋税)
■発売元：マックスファクトリー

グッドスマイル 初音ミク SLS 2015開幕戦 Ver.



■発売時期：2017年1月
■価格：13,704円(＋税)
■発売元：グッドスマイルカンパニー

2016





ねんどろいど レーシングミク 2016 Ver.
■2016年個人スポンサー特典
■発売元：グッドスマイルレーシング





figma
レーシングミク
2016 ver.
■2016年個人スポンサー特典
■発売元：グッドスマイルレーシング





レーシングミク
2016 Ver.
■発売時期：2018年1月
■価格：12,778円(+税)
■発売元：グッドスマイルカンパニー

レーシングミク2016 TeamUKYO応援 Ver.

■発売時期：2018年6月予定
■価格：16,491円(＋税)
■発売元：マックスファクトリー





figma レーシングミク2016 TeamUKYO応援 ver.

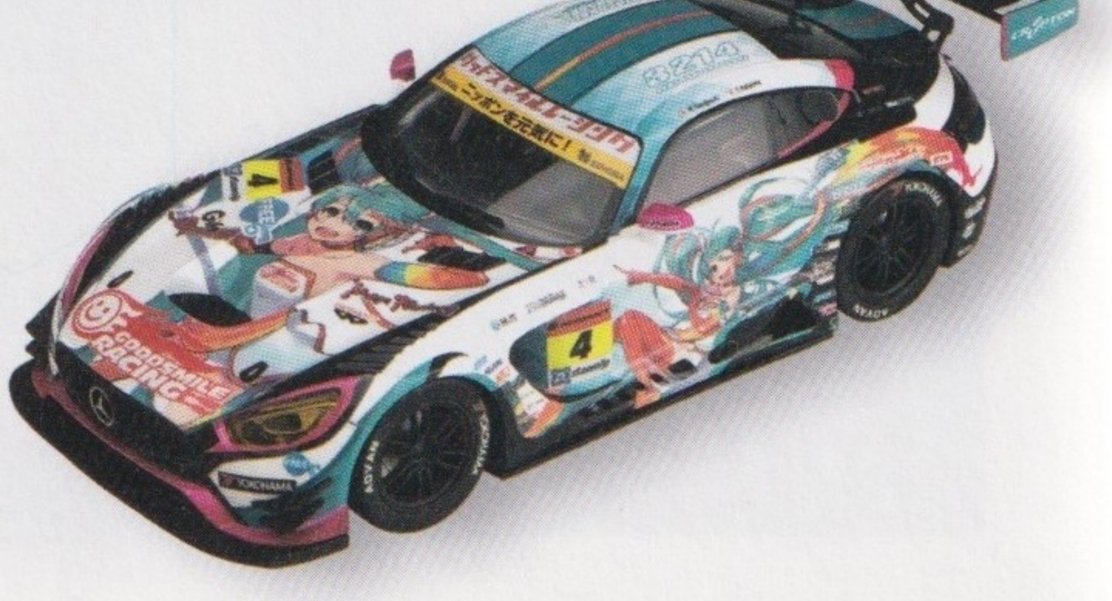


■発売時期：2018年2月予定
■価格：7,685円(＋税)
■発売元：マックスファクトリー



グッドスマイル 初音ミク AMG 2016開幕戦 Ver.

■発売時期：2018年1月
■価格：11,852円(＋税)
■発売元：グッドスマイルレーシング





レーシングミク 2017 Ver.

■発売時期：2018年7月予定
■価格：12,778円(＋税)
■発売元：グッドスマイルレーシング





figma レーシングミク 2017 ver.

■2017年個人スポンサー特典
■発売元：グッドスマイルレーシング

グッドスマイル 初音ミク AMG 2017 SPA24H Ver.

■発売時期：2018年4月予定　■価格：11,852円(＋税)
■発売元：グッドスマイルレーシング





ねんどろいど レーシングミク 2017 Ver.

■2017年個人スポンサー特典
■発売元：グッドスマイルレーシング

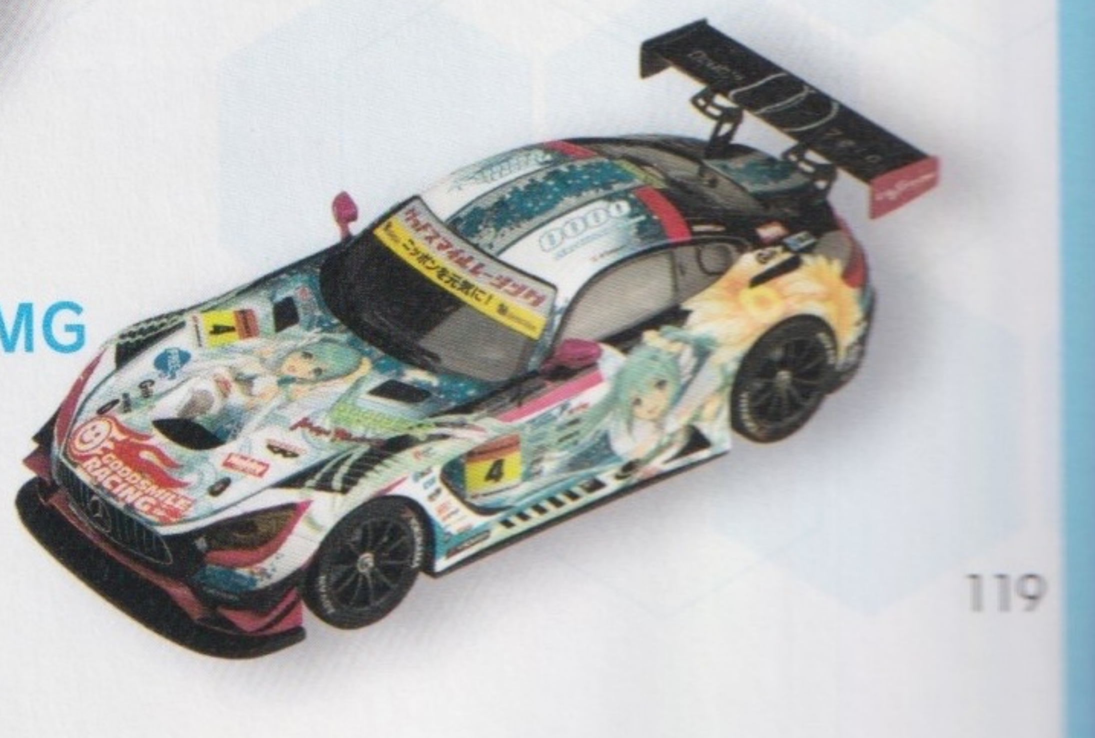
グッドスマイル 初音ミク AMG 2017 SPA24H 決勝Ver.

■発売時期：2018年4月予定　■価格：11,852円(＋税)
■発売元：グッドスマイルレーシング



グッドスマイル 初音ミク AMG 2017年 開幕戦優勝Ver.

■発売時期：2018年1月
■価格：11,852円(＋税)
■発売元：グッドスマイルレーシング













レーシングミク 2017 Ver.

■発売時期：2018年7月～ 8月発送予定
■価格：13,800円(税込）+送手数料別
■発売元：ホビージャパン



激闘GSR EXTRA

GSRが、SUPER GT以外に行っている代表的な活動を紹介する。オートバイレースや自転車レース、さらに2017年のビッグプロジェクト「スパ・フランコルシャン24時間レース」の様子もお届け！

マン島TTレース / パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム

レーシングミクが電動バイクとコラボレーション！

マン島TTレースは100年以上の歴史を持つバイクレースで、アイリッシュ海の中央に位置する"マン島"で開催される。愛知県に本拠地を置く、電動バイクの開発・販売会社「株式会社MIRAI」とイギリスの共同チーム「KOMATTI-MIRAI RACING」が、2013年のマン島TTレース「TT Zero」(電動バイクカテゴリ) に参戦する際に、GSRとコラボ。マシン「TT零13」にレーシングミク2013Ver.のカラーリングを施した。翌2014年には、同社の社内チーム「TEAM MIRAI」が、アメリカの有名レース「パイクスピーク・インターナショナル・ヒルクライム」のエレクトリック部門に参戦。GSRとのコラボを継続し、レーシングミク2014Ver.がカラーリングされた「TT零13改」で挑んだ。



←マン島TTレースは公道を利用して行なわれる。美しい風景の中、レーシングミクが風を切り裂いて疾走！





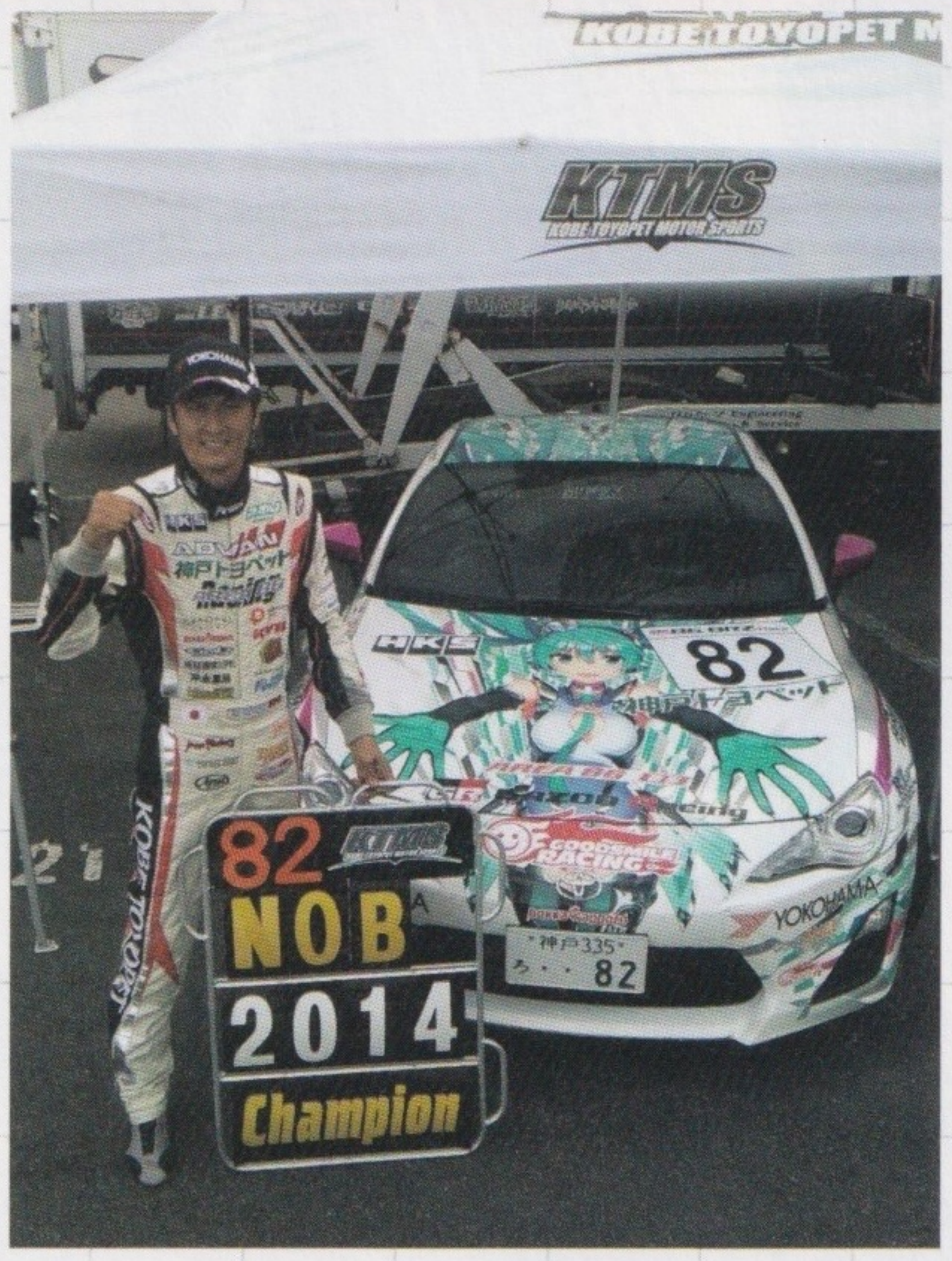
↑→上のマシンが「TT零13」、右のマシンが「TT零13改」。どちらのマシンもフィギュア化されているぞ。

→パイクスピークでは、株式会社MIRAIの代表であり、自らライダーも務める岸本ヨシヒロ氏がマシンを駆った！





GAZOO Racing 86/BRZ Race





↑レーシングミクのイラストや配置は2013年のミクZ4と同じ。しかしマシンの形が異なるため、見た目の印象も違っている。

←2014年は途中で新車に変更するが、そのマシンがクラッシュに巻き込まれたため次戦でミク86に戻り、そのレースでチャンピオンを獲った。2015年のシーズンも当初は別のマシンに乗っていたが、途中からミク86に変更しチャンピオンを獲得。奇しくもミク86で連覇を達成する形になった。

ミク86が誕生！

「GAZOO Racing 86/BRZ Race」は、2013年から開催されているワンメイクレース（全参加者が同一仕様の車種に乗ることでマシンの戦力差を無くし、純粋にドライバーの技能を競うレース形式）。谷口選手が、KTMS（KOBETOYOPET MOTORSPORTS）のドライバーとして出場している。86/BRZ Raceで谷口選手はトヨタ・86に乗っているが、2013年に開催されたレジェンドカップ（詳細は37ページ）にて、86にレーシングミク2013Ver.のカラーリングを施して参戦した。谷口選手はこの86（通称：ミク86）で、2014年と2015年の86/BRZ Raceに参戦し、連覇を果たしている。



GSRカップ

キャラクター好きと自転車好きが集まるお祭り！

GSRが開催している自転車のイベント。「アニソンを聴きながら自転車で走って、飯を食って、また走る！」をテーマに掲げ、勝ち負けにこだわらない楽しい空間を作ることを目的としている。キャラクター好きがたくさん集まり、コスプレや"痛サイクル"で参加する人も多い。2014年に第1回大会が開催され、2017年現在、第7回まで行なわれている。2018年4月21日に、千葉県の茂原ツインサーキットで第8回大会が開催予定。



←第7回大会では、タイムトライアル、クリテリウム（一周が短いコースを周回する競技）、耐久レースの種目が行なわれた。写真はクリテリウム女子の部。



→1周のタイムを計測するタイムトライアル。ゲストの片山右京氏のタイムを抜くことを目標に、みんな頑張っていた。



↑片山右京氏も、レーシングミク2017 TeamUKYO応援Ver.のジャージを着て参戦！



↑コスプレOKのレギュレーションが特徴。コスプレ以外にも、人気マンガのサイクルジャージを着て参加する人がたくさん！



←ホイール部分にイラストを描いた痛サイクルで参加する人も！



↑ミクサポも来場してお手伝い！　表彰式で大活躍していたぞ。

スパ・フランコルシャン 24時間レース

伝統の耐久レースにミクAMGが参戦！

2017年7月27日～30日、ベルギーのスパ・フランコルシャンサーキットで開催された「スパ・フランコルシャン24時間レース」にGSRが参戦した。スパ・フランコルシャン24時間レースは、世界三大耐久レースのひとつに数えられる伝統のレース。初音ミクGTプロジェクト史上、もっとも大きな舞台への挑戦だ。マシンは、SUPER GTと同じミクAMGだが、このレースのための特別なカラーリングを施している。ドライバーは、谷口選手、片岡選手に加え、F1でも活躍した小林可夢偉選手を起用した。7月27日に行なわれたパレードでは、レーシングミクが描かれたマシンが観客たちの注目を集めていた。その日に行なわれた予選で、小林選手がクラッシュしてしまう。名物の高速コーナー「オー・ルージュ」で、マシンがコントロール不能になったのだ。小林選手に怪我はなかったが、マシンが大破し、決勝への出場が危ぶまれた。



←スパ・フランコルシャンサーキットは、森林と丘陵に囲まれ、景色がいいことで有名。絶景の中をミクAMGが走り抜ける姿は幻想的だ。



→パレードでは、大勢の観客たちに囲まれる。海外では、キャラクターの絵を描いたマシンは珍しいようで、注目の的になっていた。



↑スパ・フランコルシャンサーキットに乗り込んだGSR。谷口選手と片岡選手は、スパでレースをするのは今回が初めてのため、気合いが漲っている！



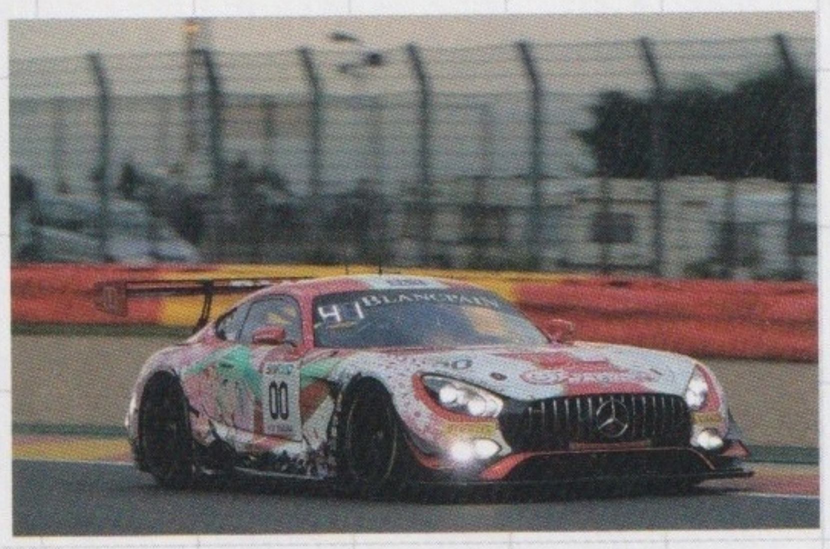
↑海外でも、集まった観客にしっかりとファンサービス！



↑レーシングミクのコスプレをした、海外のコスプレイヤーを発見！完成度が高い！



↑これがスパ仕様のミクAMG。日本らしさを強調したデザインだ。



←公式練習と予選で徐々にタイムを縮めていくが、その矢先に悪夢がチームを襲う……。



→クラッシュしたマシンから、破損を免れた左側ドアを新車に移植。新生ミクAMGがスパを駆ける！

決勝に出場するも、完走ならず！

決勝への出場は絶望的かと思われたが、AMGの協力によりスペアカーを用意。本来はエンジンやシャシーの交換は認められないが、大会を運営するSROの配慮により、特別にスペアカーでの決勝出場が許可された。また、日本では個人スポンサーのコースに「SPA緊急支援！ オー・ルージュをやっつけろコース」がオープンし、多くのファンが支援をした。迎えた決勝では、特例措置での出場のためピットスタート。小林選手がスタートを務める。序盤は最後方に位置していたミクAMGだが、下位のマシンを抜き、さらにライバルが脱落していく中で着実に順位を上げていく。しかし、開始から約10時間40分が経ったころ、夜間走行中にライバルと接触してフロント部分が大破。修理を試みるもダメージが大きく、リタイヤとなった。



↑特例で決勝出場のため最後尾からスタート。しかし、3人の名ドライバーたちが着実に順位を上げ、一時期は30位以内にも入った。



←夜間走行中に、ライバルマシンからの貰い事故でリタイヤとなった。完走できなかったのは残念だが、つぎに繋がる貴重な経験を積むことができた。

この先、20周年、30周年と新しい挑戦を続けてほしい



ドライバー

小林可夢偉

――世界有数のドライバーズ・サーキットとして知られる、スパ・フランコルシャンでの24時間耐久レースで、ついにグッドスマイルレーシングでの初参戦を果たされましたね。可夢偉選手にとって初のGT3カテゴリーレース、感触はいかがでしたか？

小林　F1やWEC（FIA世界耐久選手権）のLMP1クラスのものと比べると、すごくシンプルに運転できるマシンでしたね。

――そういった上位カテゴリのマシンとは、どういったところが違うのでしょうか？

小林　上位カテゴリのマシンは、ステアリング回りにいろんなスイッチがついていて、走行中にエネルギー回生量やデフの効きかたなど、車体のセッティングを微調整できるんです。

――相当頭を使いそうですね……。

小林　レースもしながら、ピットと無線で話しながらなので、結構疲れますね（笑）。でも、個人的には微調整できるほうが好みではあります。

――ただ、今回は練習走行からセッティングに苦しみ、予選もマシントラブルからクラッシュしてしまいました。

小林　セッティングには苦しみましたね。チームも初参戦でしたし、初めてタッグを組んだエンジニアとも、彼が外国人ということもあってか呼吸が合わず、うまく引っ張っていくことができませんでした。そこは反省材料ですね。

――マシンが大破したときは、どんな思いで決勝レースを待っていたのでしょうか？

小林　ヨーロッパなので、お金と主催者の許可さえあればマシンは何とかなると思っていたのですが、日本のチームでしかも初参戦ということもあって、どうなるかは五分五分かな……と。ただ、僕らにできるのはマシンを走らせることだけですから、余計なことは考えずにチームを信じて体を休めることにしました。ドライバーにとっては、最高のパフォーマンスを発揮するために"休む"ことも重要な仕事なので。

――無事に許可が出てマシンが調達でき、決勝に出られることになりました。個人スポンサーという形でファンの支援もありましたね。

小林　本当にありがたいですよね。皆さんの支えがあって僕らは走ることができるというのを、改めて感じました。

――そして決勝では、一番手を任されました。

小林　順番よりも、初めてのレースだったのでドキドキしていました（笑）。一番手だと自然と走行回数や距離も長くなりますから、僕や片岡（龍也）君のような、"若手"の仕事だと思って頑張りました。

――10時間過ぎに追突されてリタイヤするまで、3人で20以上も順位を上げる快走でしたね。

小林　走り自体は普通というか、果たすべき仕事をしていただけです。正直、オー・ルージュでのクラッシュから精神的にリカバリーしきれず、限界まで攻められずにいたのですが、耐久レースの場合いいタイムを出すだけではなく、できる限りマシンにダメージを少なく戻ってくることが何より大事です。そこは最低限果たせました。

――全体を振り返ってはいかがでしたか？

小林　やっぱり最後まで走りたかったですね。順位を拾いながら走れていて、トラブルなく行ければ上位に食い込めていただけに残念でした。

――チームメイトの谷口信輝選手、片岡龍也選手はスパ初参戦でしたが、彼らの走りは？

小林　今回、二人とは初めて一緒に走ったのですが、いろいろ助けてもらった部分もあるし、先輩ドライバーの偉大さを感じた一週間でした。残念ながらレースはリタイアに終わったのですが、また一緒に走りたいと思いましたね。

――チーム全体についてはどうでしょう？

小林　一番は体制作りですね。今回は1台だけでしたが、2台、3台と走らせているチームはデータを共有しながらセッティングも進められるので、その分効率よく速くできるんです。ですから、勝利を目指すならそういったところも踏まえてやっていきたいところですね。

――ちなみに、現地での反応はいかがでしたか。キャラのペイントカーは珍しいと思うのですが。

小林　とにかく注目を浴びていて、ビックリしました。初参戦なのに、記念撮影でもセンターに置いてもらえましたし。小さい子から大人までいろんな人に注目されて、今回一番新鮮な体験だったかもしれません（笑）。

――日本と違うところはあったのでしょうか？

小林　オタク文化の違いもあるのでしょうが、色物扱いというよりは"カッコイイ、クール"という感じですね。残念ながら、予選でクラッシュしてしまって、決勝ではドア部分しかレーシングミクのイラストが残っていなかったのですが。そのドア部分だけは決勝のクラッシュでも無事だったので、「次から"御神体"として完走願いで飾ろうか」とか話していました（笑）。

――スパのあるベルギーでも大人気だったようですが、ヨーロッパと比べて、日本のレース自体の人気についてはどう感じますか？

小林　F1はいろいろあって、いま世界的に人気が落ちているかもしれませんが、国内レースそのもの、とくにGTはかなり盛り上がっていると感じています。レース開催もアジア圏も巻き込んで広がっていますし、国内チーム、ドライバーのレベルも上がってきていますよね。

――その中で、グッドスマイルレーシングが今年活動10周年を迎えたわけなのですが、チームに向けてひと言お願いできますか？

小林　まずは「おめでとうございます」と言わせてください。10年続けてチームを運営するということ自体大変なことですし、その中で日本のレース界にとってなくてはならない存在になったのはすごいことだと思います。この先、20周年、30周年と続けていってフィギュアの世界とレースの世界をリンクさせながら、新しい挑戦を続けていっていただきたいですね。

――レースとフィギュアメーカー、あまり関係なさそうな組み合わせにも思えましたが……。

小林　いや、レースカーってすごく細かい技術が組み合わさった"工芸品"という側面もあって、フィギュアの精巧な造型と通じるものがあると思うんですよ。いい組み合わせじゃないですか。

――そう言えば、小林選手の"ねんどろいど"や"figma"も発売されていましたよね。

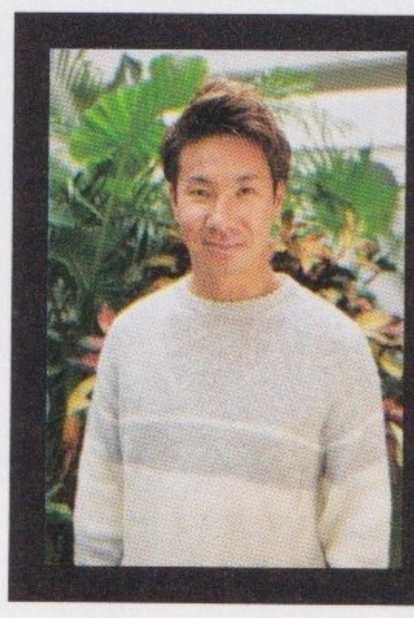
小林　あれはおもしろかったですね。もしまたお話があればぜひやらせていただきたいです。

――最後に、今後の目標を伺えますか？

小林　来シーズンに向けて体制を整え、応援してくれる皆さんに、WECだけでなくいろんな舞台でいいパフォーマンスをお見せしたいと思います。また、グッドスマイルレーシングが世界と戦うときや、ほかのレースイベントに参加するときに、僕にオファーをいただけるなら二つ返事でお受けしたいと思っています。楽しみにしていてください。

初めてのレースだったのでドキドキしていました（笑）





1986年9月13日生まれ、兵庫県出身。9歳でカートを始め、フォーミュラーカーの各カテゴリで活躍。2009年日本グランプリでF1デビューし、"オーバーテイクキング"と賞賛された。2015年からは国内に主戦場を移し、2016年からはWECにも参戦している。



個スポの お宝自慢！

サーキットで見かけた、個スポの皆さんの初音ミクグッズを公開。それぞれの、“俺の嫁”に対する愛情が伝わってくる！

個スポのみなさん!

あなたのお宝 見せてください!

個スポのみなさんに、自慢の初音ミクグッズを見せてもらった。サーキットや自宅で輝きを放つ、"お宝"たちを、とくとご覧あれ! 既製のグッズだけでは飽き足らず、自分で作ったり、ひと工夫加えたりする剛の者もいるぞ!

彩雲@青GC8さん



↑歴代のねんどろいどレーシングミクを、ねんどろいどのクルマに乗せて祭壇に並べていた彩雲さん。祭壇にクルマを持ってくる人が少なかったので、自分で持ってくるようになったとのこと。





↑くりぬいたスポンジをスーツケースに入れて自作した持ち運びケースだ。



→複数のカラーボックスを並べて、部屋の幅いっぱいに飾られた初音ミクグッズ。あまりゴチャゴチャと飾るのが好きではないとのことで、詰め込みすぎにならないよう、適度な余裕を持って陳列されている。オトナな雰囲気だ。

↓個スポ特典のねんどろいどのクルマに自作のデカールを貼って、より実車に近づけている。恐るべし情熱!



オペルDTMさん





←ミクAMGのフィギュア。一見、市販品に見えるが、じつはオペルDTMさんの自作! レーシングミクはもちろん、スポンサーロゴまで自分で手描きをしたのだ。歴代マシンも多数自作していて、製作期間は1台につき1〜2ヵ月とのこと。自身のブログ「RCギャラリーステージブログ」で、製作記を公開しているぞ。



→パドックを歩いていた安藝代表に見せると「全部塗ったの!? バカだな!(笑)」と最上級の賛辞。人に驚かれたり喜ばれたりするのが、オペルDTMさんの何よりの原動力だ。

MR2さん



←第8戦のツインリンクもてぎで「超漢」を務めたMR2さんは、初音ミクのぬいぐるみがお気に入り。自分の"娘"といっしょに撮ったこの一枚。じつにいい笑顔だ。



↓こちらはMR2さんの自宅のコレクション。ぬいぐるみのほかは、プライズ(ゲームセンターなどの景品)系が好きとのこと。



すずテンさん



←↓最大級の大きさを誇るであろうお宝が、このビッグフラッグ。すずテンさんのお手製で毎年新調している。旗は何本もあり、旗振りを希望するファンに貸し出して、熱い応援を生み出している。



→よく見ると、旗にはたくさんのサインが書かれているぞ。



SAMMA(TM)さん



→祭壇部の常連SAMMAさん。初音ミクのぬいぐるみが詰まった"痛バッグ(痛スーツケース?)"を祭壇に飾るのが定番となっている。



↑ぬいぐるみの種類は、ある程度は決まっているものの、気分で変更したりするとのこと。



←たくさんの缶バッジを付けてレース観戦をするSAMMAさん。帽子はレーシングミク 2016Ver.、胸に下げたストラップはレーシングミク 2017Ver.で固められている。

CHAGEさん



←↓棚を4段使ったコレクション。レーシングミクのねんどろいどやfigma、雪ミクなど、種類は多岐に渡っている。

これぞ神棚!?



箱もスゴイ！



↑押し入れに詰まった箱の数々。これだけでもちょっとしたコレクションだ。

カメラマンミクさん！



↑鈴鹿サーキットで見掛けた、望遠レンズ付きカメラを構えた初音ミク。かわいかったので、こんな構図で写真を撮ってみた！

麦わらミクさん！



↑鈴鹿サーキットの応援席にできていた祭壇。鈴鹿の暑さ対策(?)で、麦わら帽子を被った初音ミクのドールがいい味を出している。

実録！ 祭壇ができるまで

個スポのみなさんのお宝をアピールする場所といえば、「初音ミクの祭壇」だ。祭壇がどのような手順で作られていくのか、鈴鹿サーキットでの祭壇作りを例に解説していこう。

↓ピットウォークが始まると同時に祭壇作りがスタート。自作の棚（写真手前の木材）を組み立てている間に、ほかの部員はぬいぐるみを網棚に下げていく。





↑棚ができたら、フィギュア類を並べていく。フィギュアを受け取る人と並べる人のチームワークが重要！

↓どんどん祭壇ができていく。完成までにかかる時間はおよそ10分。すごい早業である。





完成！

→ピットウォークの終了とともにスムーズに退場するため、終了の10分ほど前から祭壇を片付け始める。タイムキーパーを務める祭壇部員が、しっかりと時間を計っているのだ！





←フィギュアが迷子にならずに持ち主のところに帰れるよう、ここでもチームワークが重要だ。



→あっという間に片付いた。チームワークと手際のよさに驚き！

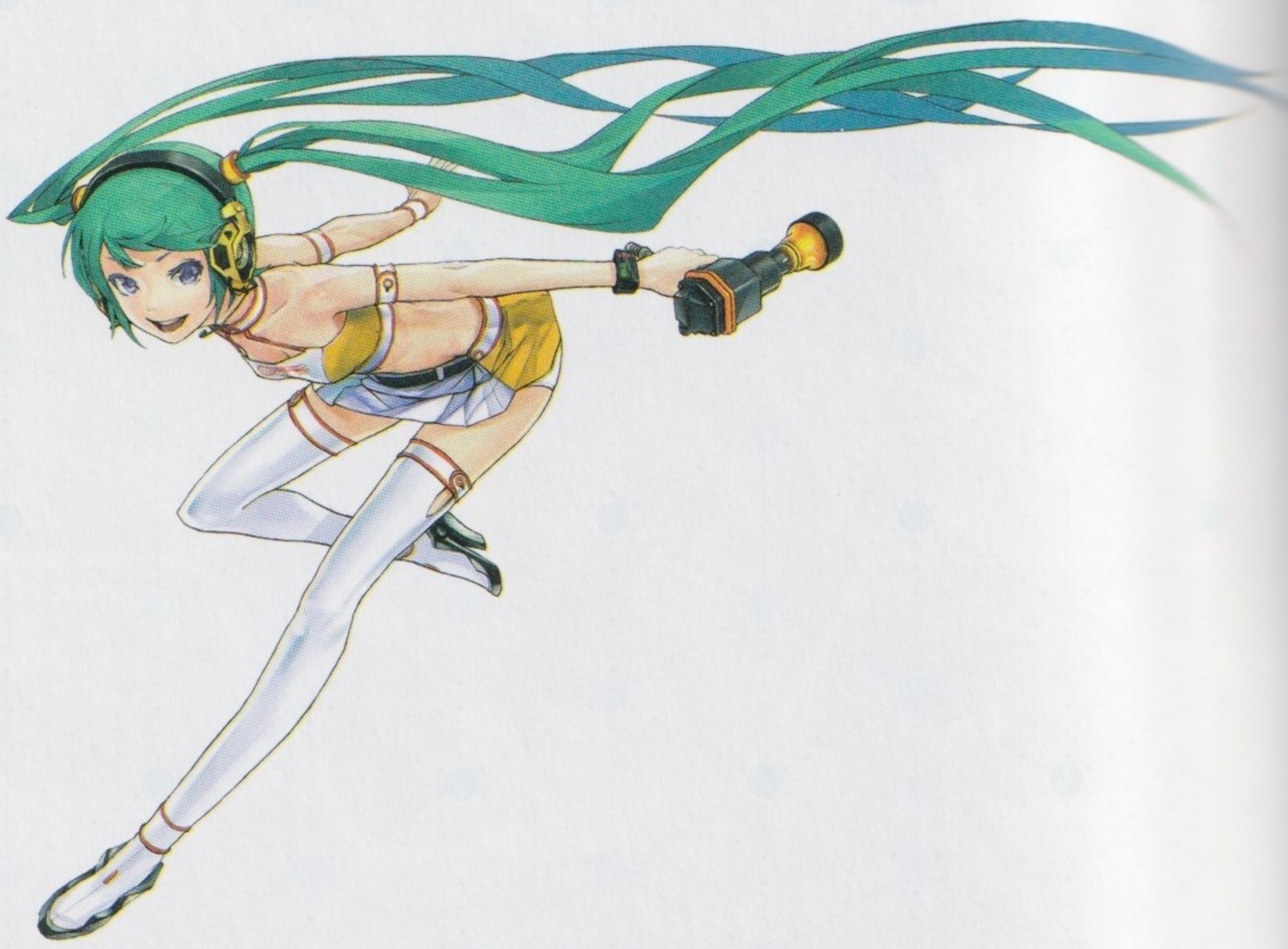


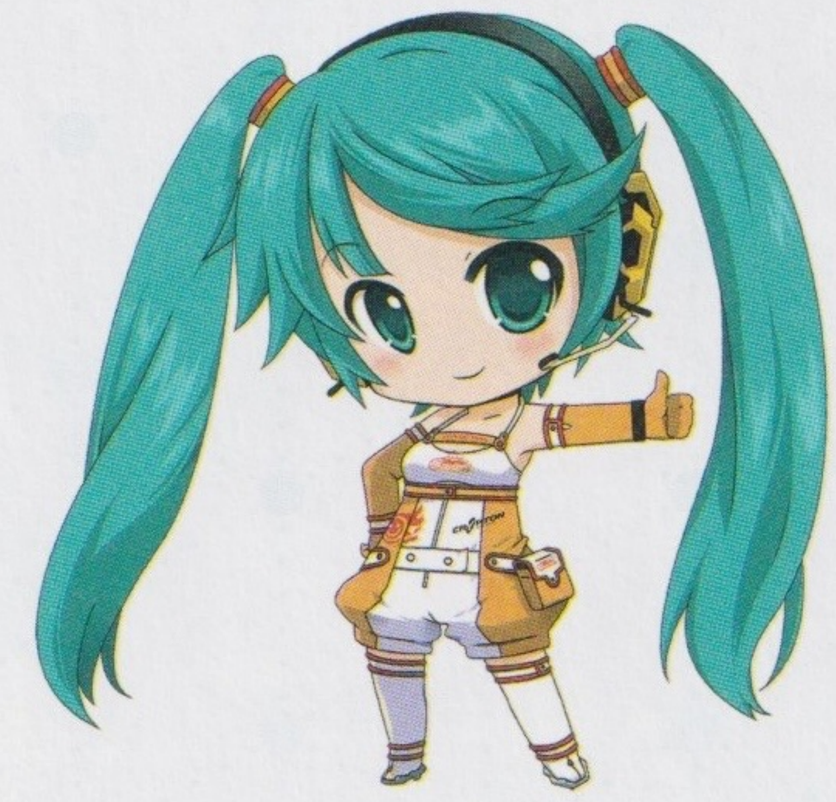
レーシングミク アナザーギャラリー

メインビジュアル以外のレーシングミク
イラストを大公開！

レーシングミク 2010Ver. illustration by redjuice







ねんどろいどイラスト

レーシングミク 2011Ver. illustration by 村上ゆいち







ねんどろいどイラスト



2011 Round 3 セパン
優勝記念イラスト





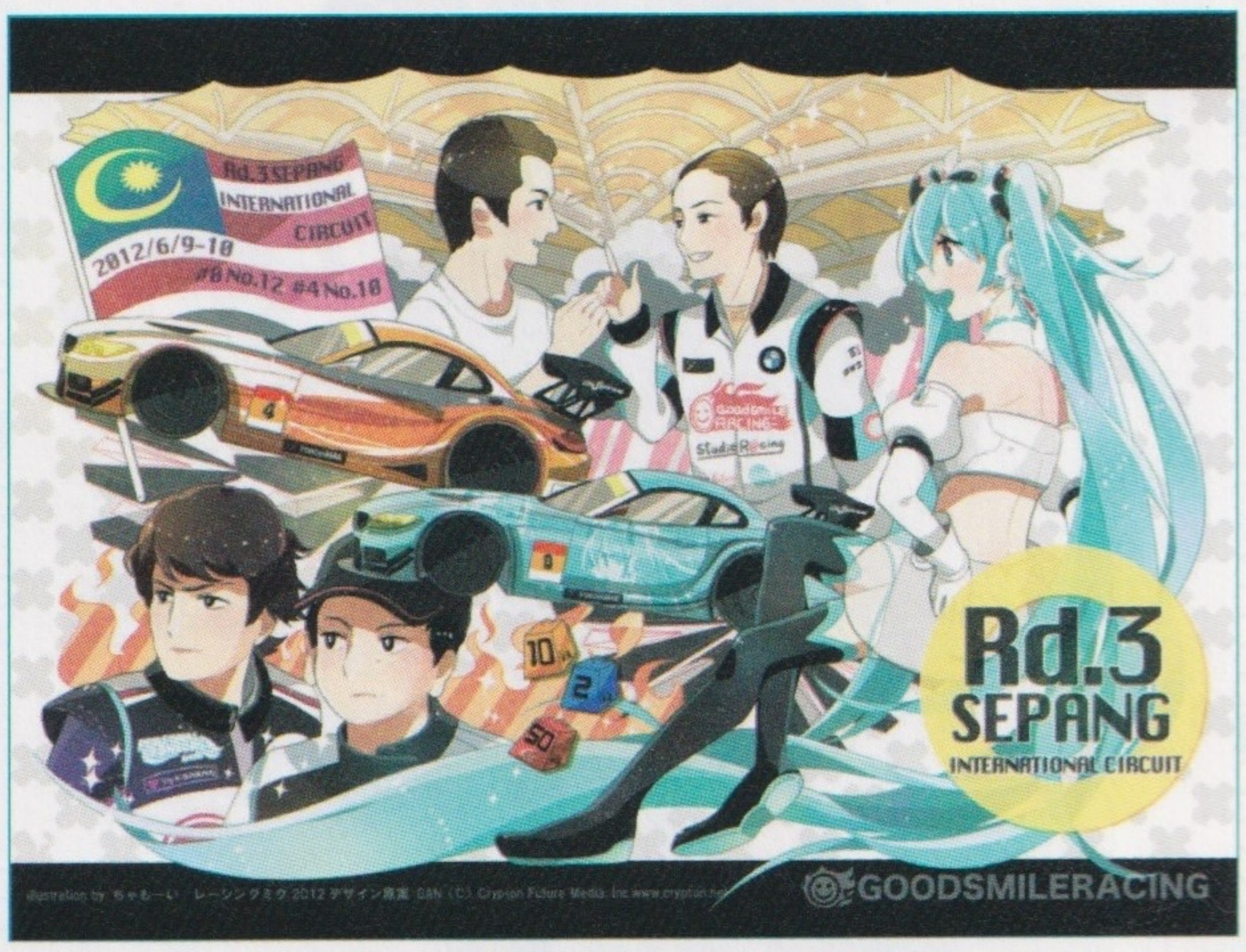
ねんどろいどイラスト



2012 Round 1 岡山 応援イラスト　illustration by ちゃもーい



2012 Round 2 富士 応援イラスト　illustration by ちゃもーい



2012 Round 3 セパン 応援イラスト　illustration by ちゃもーい

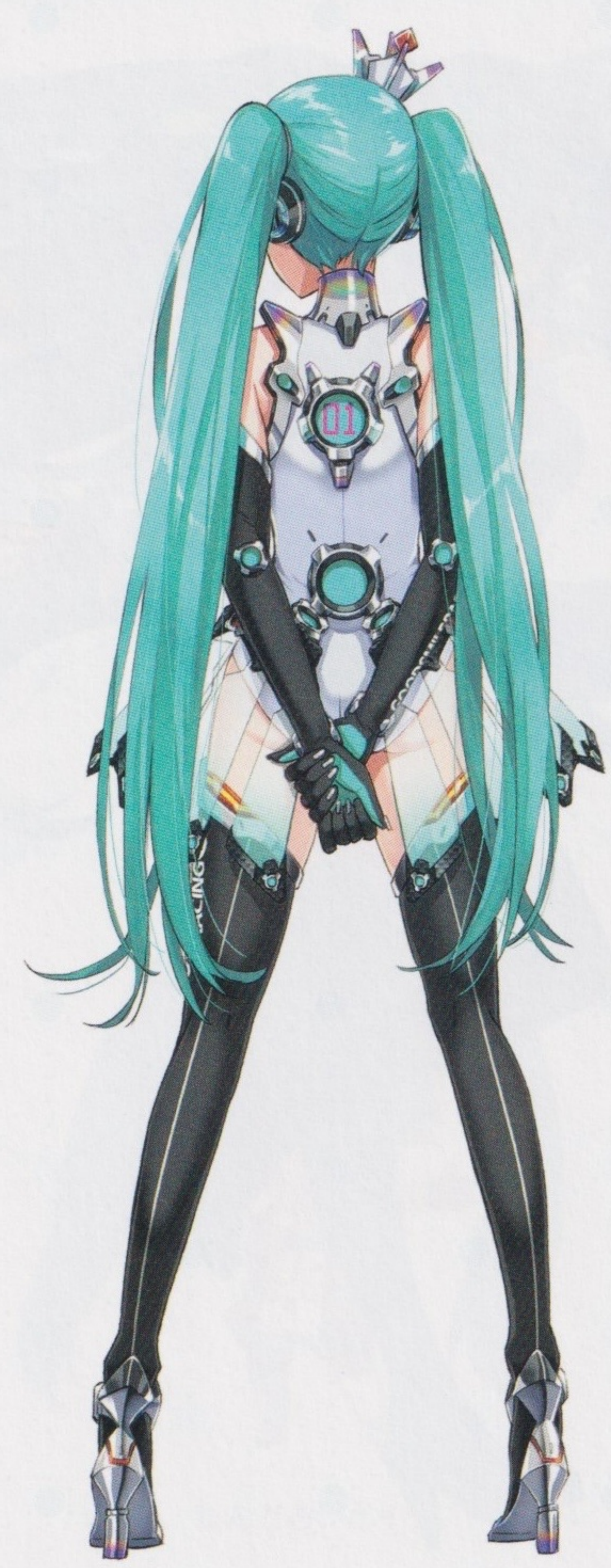


2012 Round 4 SUGO 応援イラスト　illustration by ちゃもーい



2012 JAF GP応援イラスト　illustration by ちゃもーい







ねんどろいどイラスト



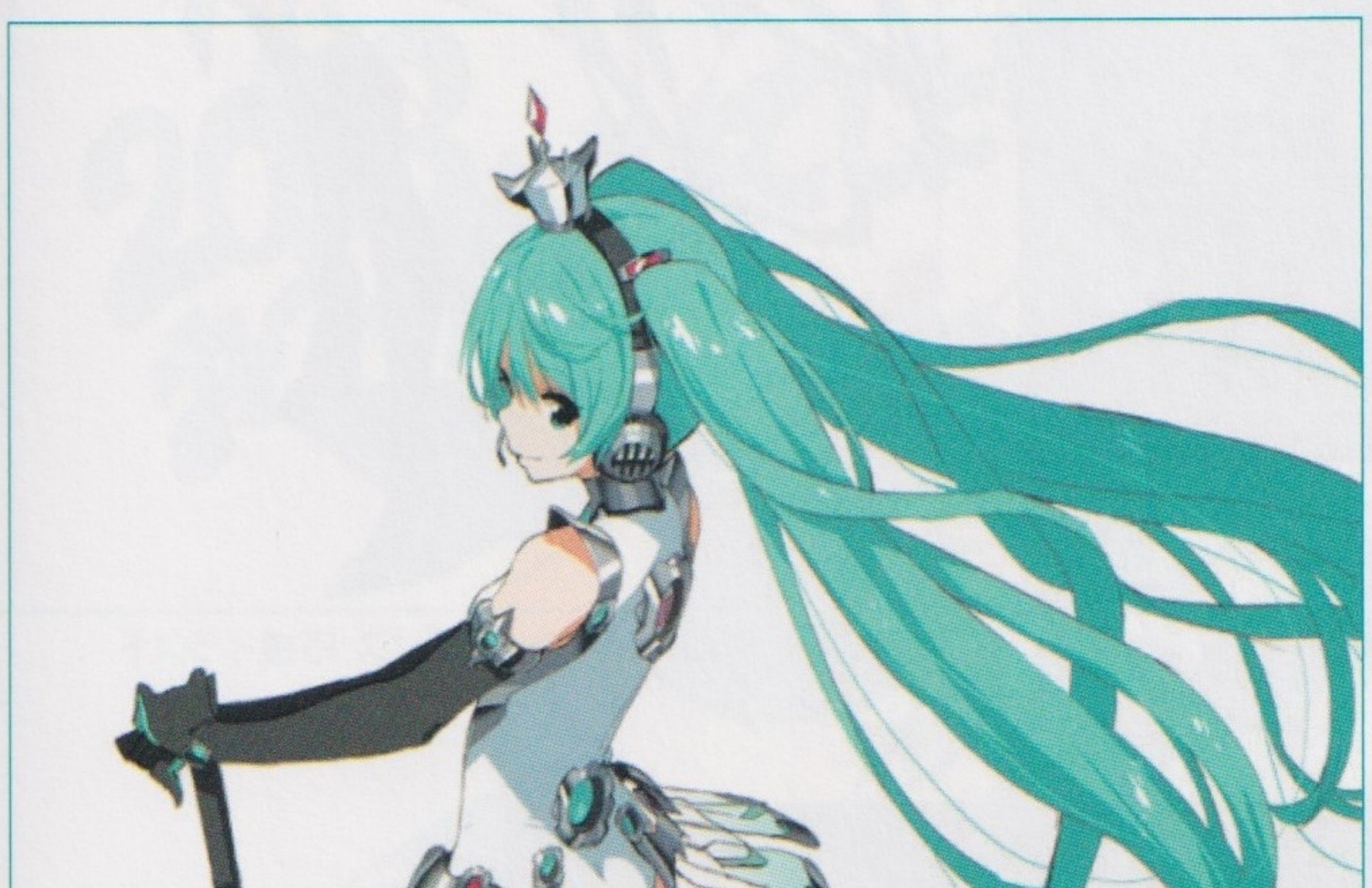
セパン応援Ver.



2013 岡山テスト 応援イラスト



2013 Round 1 岡山 応援イラスト



2013 Round 2 富士 応援イラスト



2013 Round 3 セパン 応援イラスト



2013 Round 4 SUGO 応援イラスト



2013 Round 5 鈴鹿 応援イラスト



2013 Round 6　富士　優勝記念イラスト



2013 Round 7 オートポリス 応援イラスト



2013 Round 7
オートポリス
優勝記念イラスト



2013 Round 8 もてぎ 応援イラスト



2013 JAF GP 応援イラスト



2013年お疲れ様でした！ イラスト



EV MIRAI Ver.





『初音ミク 公式ガイドブック ミクペディア』(マガジンハウス)　描き下ろしイラスト　illustration by 村上ゆいち





ねんどろいどイラスト





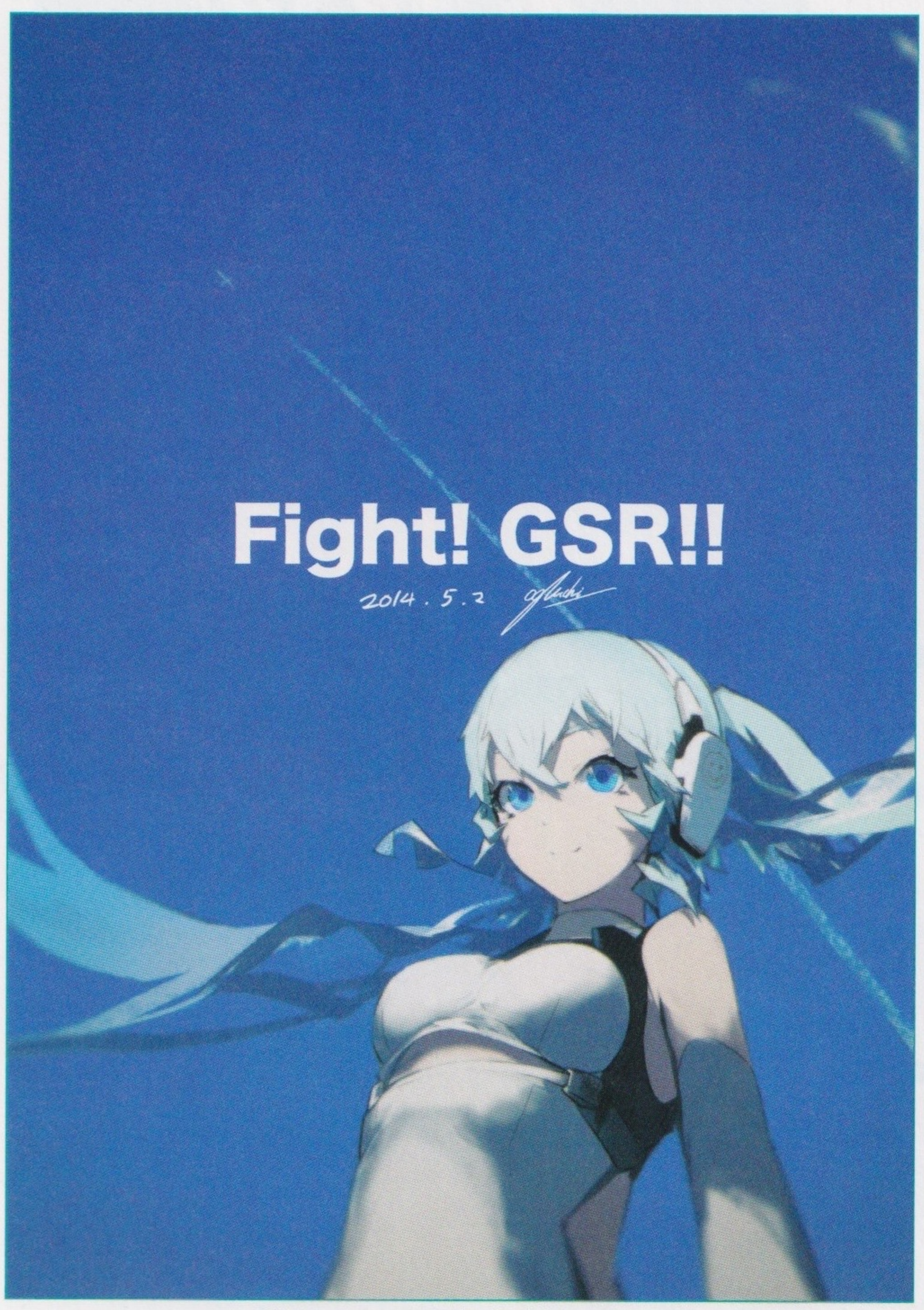
タイ応援Ver.



2014 Round 1 岡山 応援イラスト



2014 Round 1 岡山 優勝記念イラスト



2014 Round 2 富士 応援イラスト



2014 Round 2 富士 優勝記念イラスト



2014 Round 3 オートポリス 応援イラスト



2014 Round 4 SUGO 応援イラスト



2014 Round 5 富士 応援イラスト



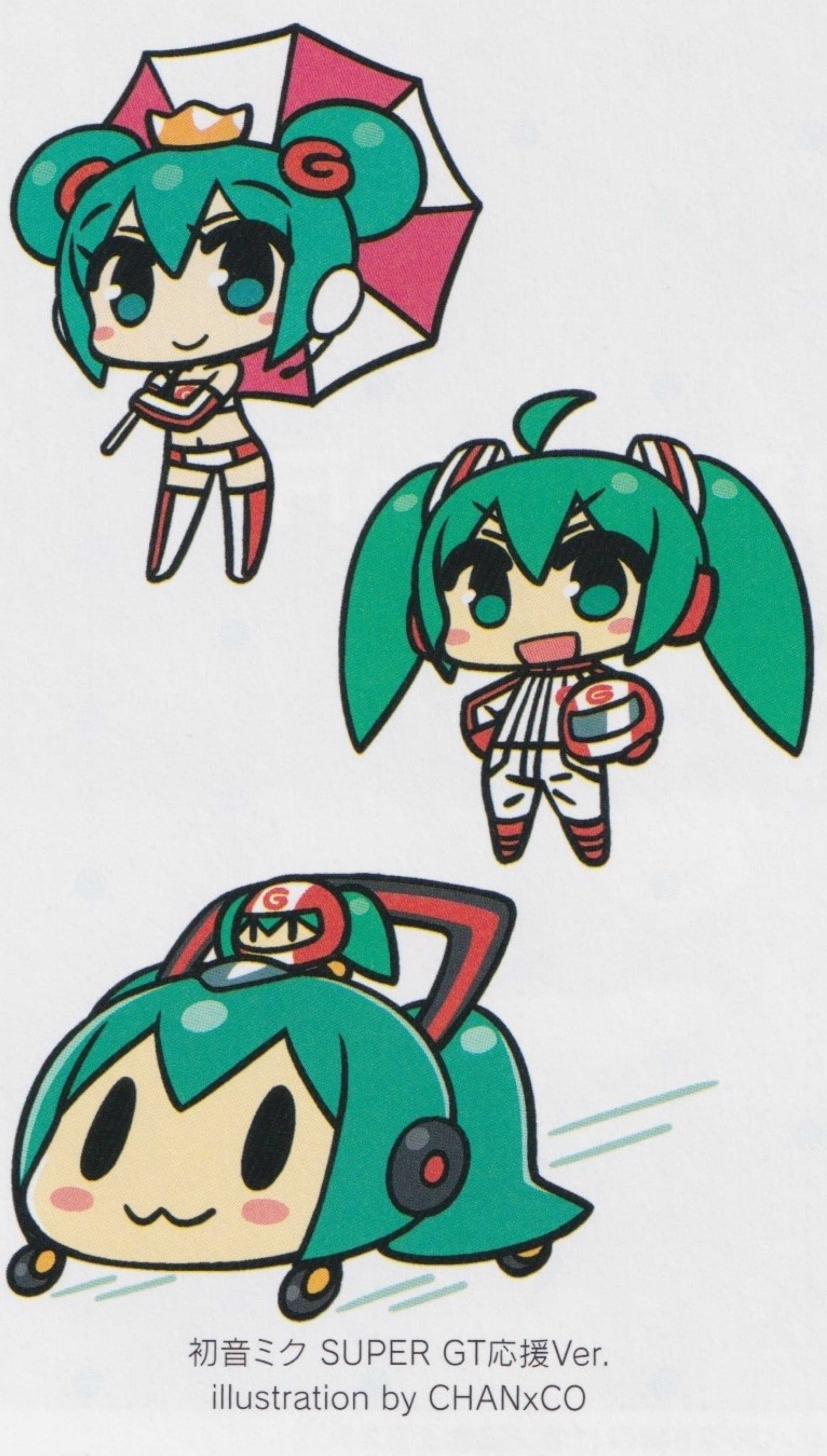
2014 Round 8 もてぎ 応援イラスト



2014シリーズチャンピオン記念イラスト



パイクスピーク応援Ver.
illustration by コヤマシゲト



初音ミク SUPER GT応援Ver.
illustration by CHANxCO

鏡音リン SUPER GT応援Ver.
illustration by CHANxCO



鏡音レン SUPER GT応援Ver.
illustration by CHANxCO



巡音ルカ SUPER GT応援Ver.
illustration by CHANxCO



レーシングミク 2015Ver. illustration by タイキ direction by コヤマシゲト













ねんどろいどイラスト





タイ応援Ver.



TeamUKYO応援Ver.



2015 Round 1岡山 応援イラスト



2015 Round 2 富士 応援イラスト



2015 Round 3 タイ 応援イラスト



2015 Round 4 富士 応援イラスト



2015 Round 5 鈴鹿 応援イラスト



2015 Round 6 SUGO 応援イラスト



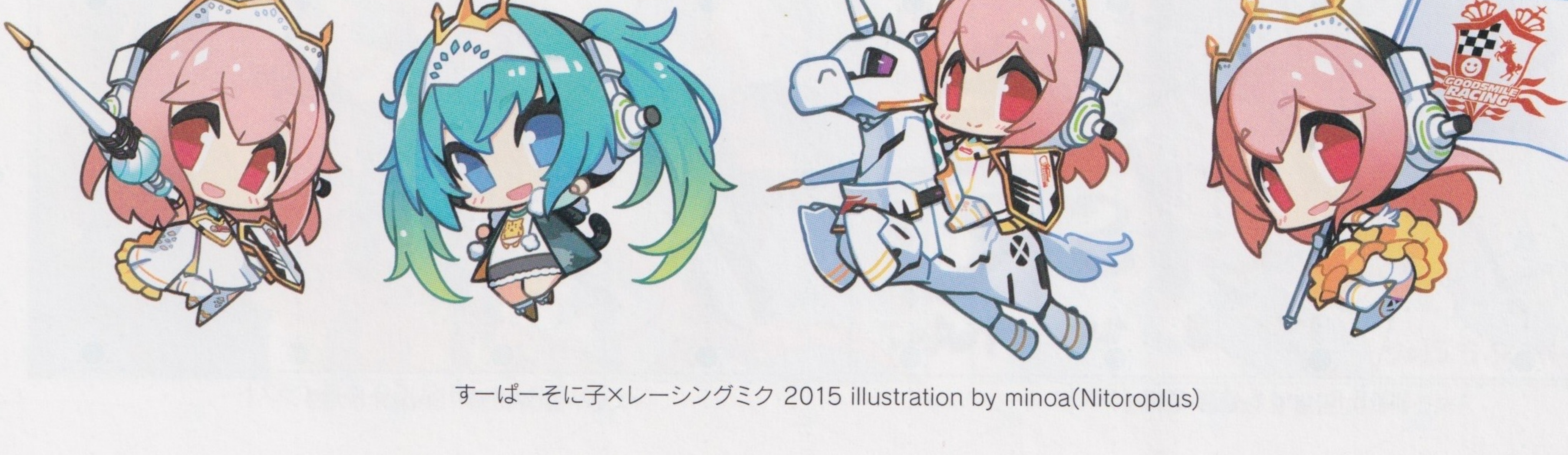
2015 Round 7 オートポリス
応援イラスト



2015 Round 8 もてぎ
応援イラスト



レーシングミク × ハッカドール



すーぱーそに子×レーシングミク 2015 illustration by minoa(Nitroplus)




GOODSMILE RACING
CRYPTON
5
30
100


GOODSMILE RACING
CRYPTON



ねんどろいどイラスト



タイ応援Ver.



TeamUKYO応援Ver.



TeamUKYO応援Ver.
ねんどろいどイラスト



2016 Round 1 岡山 応援イラスト



2016 Round 2 富士 応援イラスト



2016 Round 3 オートポリス　応援イラスト



2016 Round 4 SUGO 応援イラスト



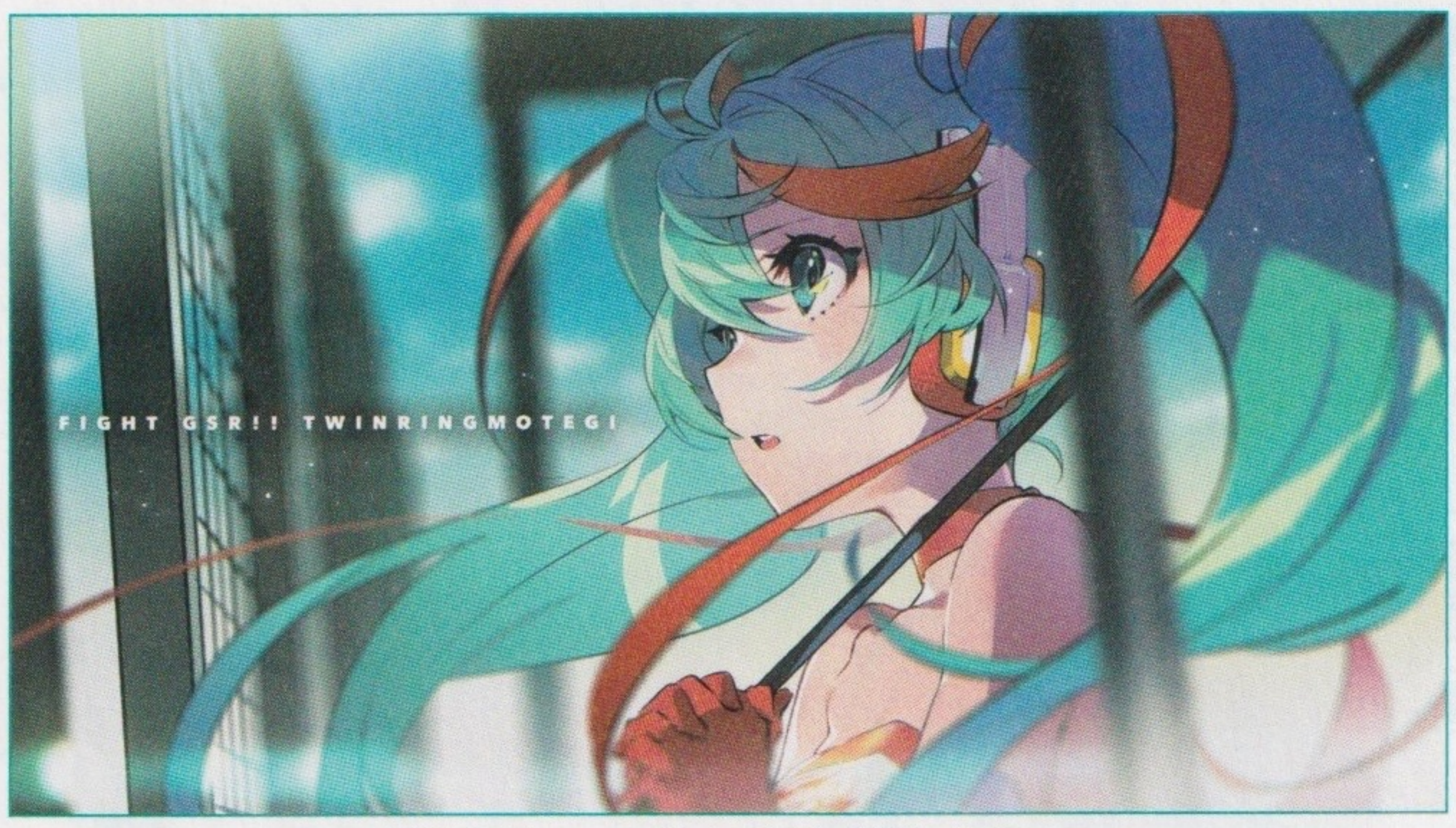
2016 Round 5 富士 応援イラスト



2016 Round 7 タイ 応援イラスト



2016 Round 6 鈴鹿 応援イラスト



2016 Round 8 もてぎ 応援イラスト



すーぱーそに子×レーシングミク 2016
illustration by 津路参汰(Nitoroplus)



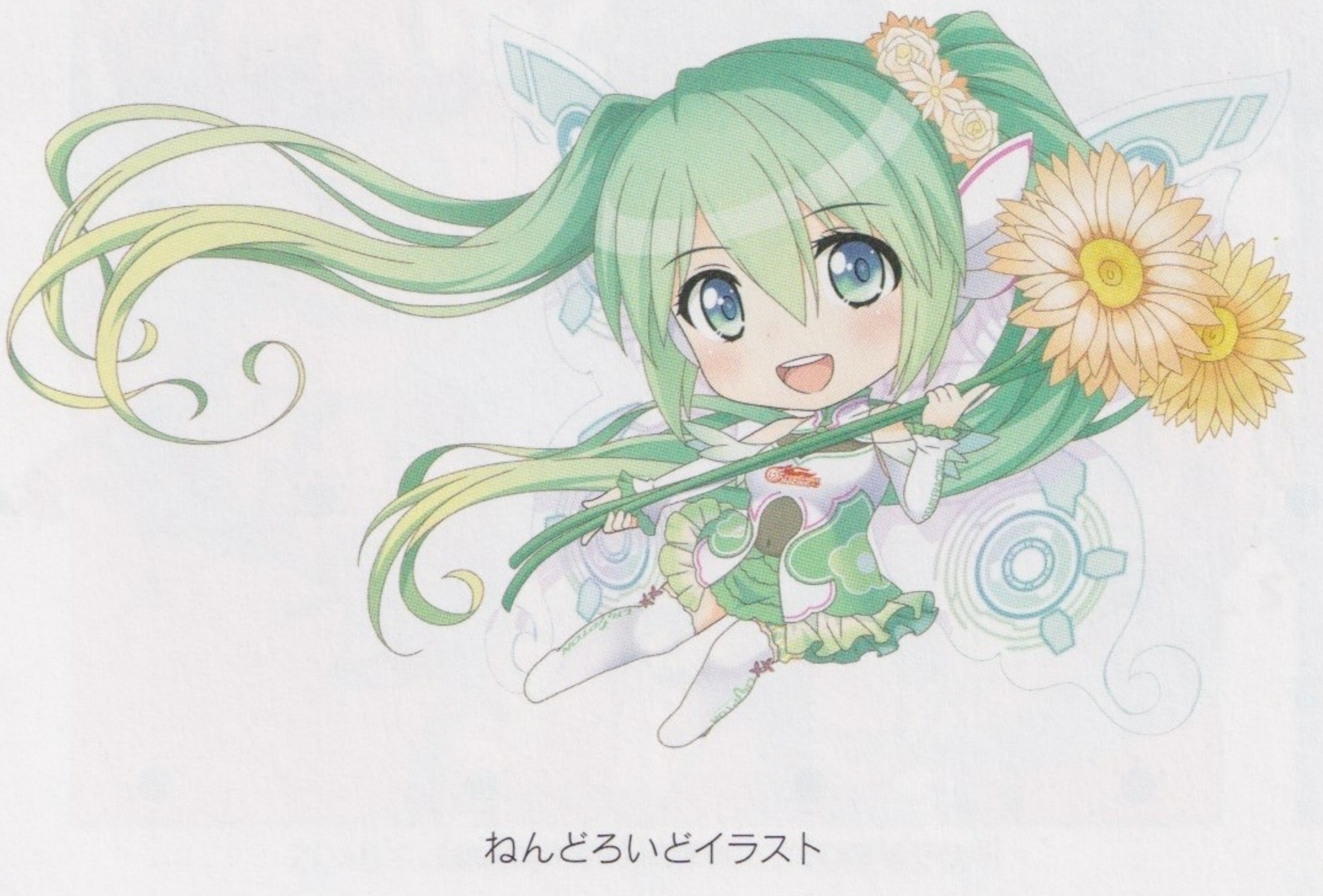
すーぱーそに子×レーシングミク 2016
illustration by minoa(Nitoroplus)

レーシングミク 2017Ver. illustration by Tony direction by コヤマシゲト





ねんどろいどイラスト



ねんどろいどイラスト



タイ応援Ver.



Spa応援Ver.



Spa応援イラスト



Spa応援Ver.



レーシングルカ 2017Ver.



TeamUKYO応援Ver.



2017 Round 1 岡山 応援イラスト



2017 Round 2 富士 応援イラスト



2017 Round 3 オートポリス 応援イラスト



2017 Round 6 鈴鹿 応援イラスト



2017 Round 7 タイ 応援イラスト



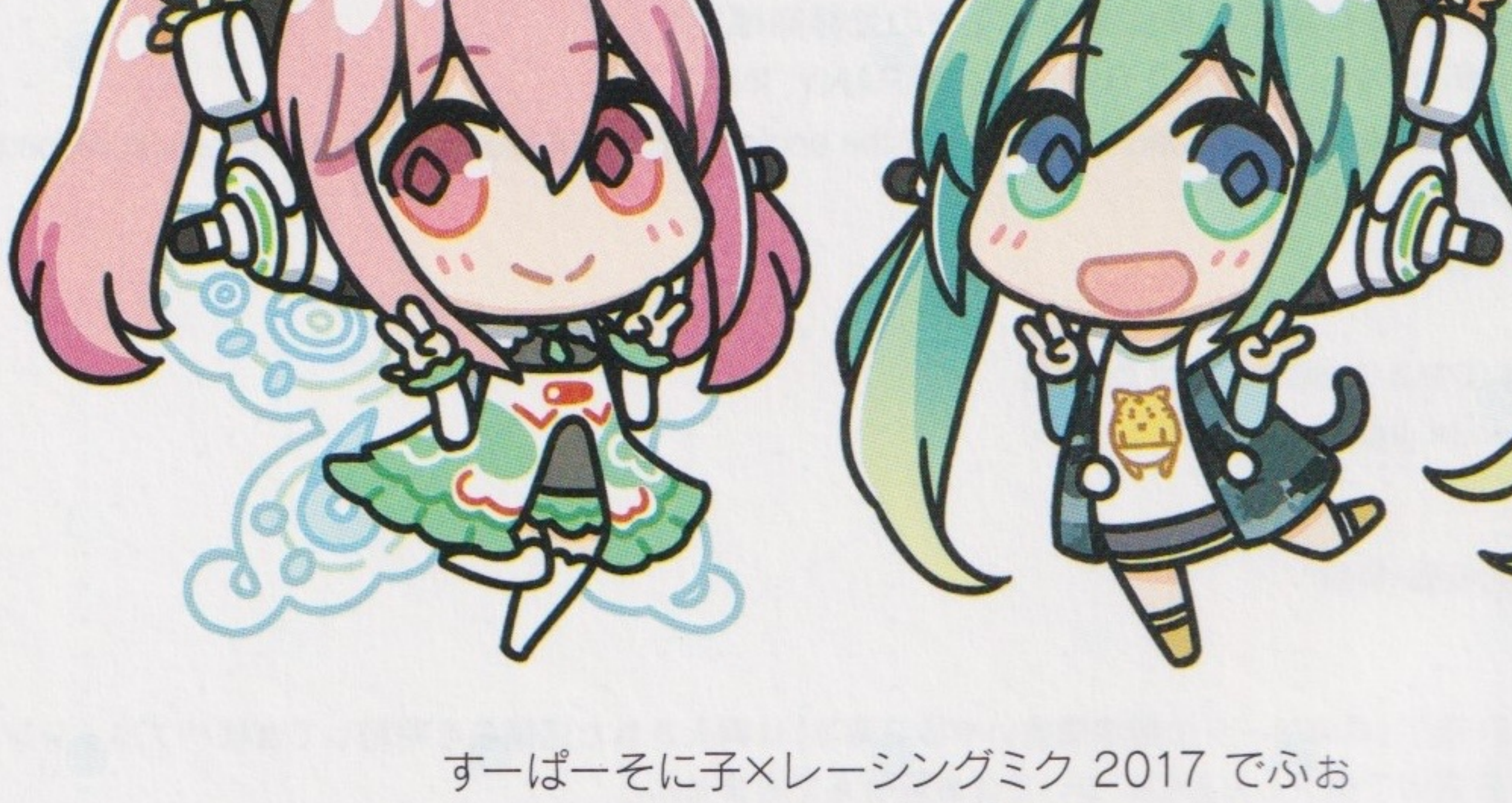
2017 Round 8 もてぎ 応援イラスト



2017 シリーズチャンピオン記念イラスト



すーぱーそに子×レーシングミク 2017
illustration by 津路参汰(Nitoroplus)



すーぱーそに子×レーシングミク 2017 でふぉ
illustration by minoa(Nitoroplus)

初音ミク GTプロジェクト
10th Anniversary Official Fan Book



2018年2月19日　初版発行

企画・編集　柳沢祐介
編集　株式会社パルプライド
デザイン　株式会社ACQUA
撮影　折原弘之
加藤智充
鉄谷康博
水野智子
小山淳
長崎昌夫
Drew Gibson
川合啓太（クリプトン・フューチャー・メディア）
サムライ（グッドスマイルレーシング）
編集協力　上村貴夫（グッドスマイルカンパニー）
宮本あゆみ（グッドスマイルカンパニー）
編集人　加藤信也
発行人　松下大介
発行所　株式会社ホビージャパン
〒151-0053　東京都渋谷区代々木2-15-8
TEL：03-5304-9112（営業）
TEL：03-5304-9114（編集）
印刷所　株式会社廣済堂

協力（敬称略・順不同）
株式会社グッドスマイルカンパニー
クリプトン・フューチャー・メディア株式会社
ASCII.jp（http://ascii.jp）
TEAM MIRAI
KTMS（KOBETOYOPET MOTORSPORTS）

ISBN 978-4-7986-1603-2 C0076
Printed in Japan

ISBN978-4-7986-1603-2
C0076 ¥2750E
定価：本体2,750円+税



初音ミク
GTプロジェクト

10年の軌跡がこの一冊に！

グッドスマイルレーシングを
愛するファンに贈る完全保存版！

収録イラスト100点超！
歴代レーシングミクギャラリー

その笑顔に胸キュン
ミクサポグラビア

監督やドライバーが熱い想いを語る
関係者インタビュー

チームの戦績が丸わかり！
激闘の歴史







さらに
レーシングミク
2018Ver.も収録！

初音ミクGTプロジェクト

10th Anniversary Official Fan Book







ISBN978-4-7986-1603-2
C0076 ¥2750E
定価: 本体2,750円 +税

初音ミクGTプロジェクト 10th Anniversary Official Fan Book




GOODSMILE RACING
GOODSMILE RACING

初音ミクGTプロジェクト
10th Anniversary Official Fan Book

